SECTOR	
A	ARMARIO
B	ESTANTERIA
C	FICHERO
D	ESTANTE
E	CARPETA
F	BIBLIORATO
G	CAJA/ON
H	
I	ALFABETICO
J	EJEMPLAR
OBSERV.	C27/1

COMENTARIOS Y ARTÍCULOS SOBRE MALVINAS

C27/1

COMENTARIOS Y ARTÍCULOS SOBRE MLV

C27/1

C27/1

El Tratado Anglo-Argentino del 15 de febrero de 1990

Sus consecuencias inmediatas:

- Para las Fuerzas Armadas Argentinas
- Para la Política Exterior Argentina
- Para la Política Económica Argentina
- La indemnización a los británicos por la guerra de Malvinas

DR. JULIO C. GONZALEZ

El Tratado Anglo-Argentino del 15 de febrero de 1990

El día 16 de febrero de 1990 todos los medios masivos de difusión tanto estatales cuanto privados anunciaron que se habían restablecido las relaciones diplomáticas entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña. El instrumento jurídico que determinó ésto fue firmado en Madrid en un salón del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. El texto del documento se integra con dieciocho (18) artículos y cuatro (IV) anexos que abarcan un total de catorce carillas.

El representante de Inglaterra Sir Crispin Tichelle destacó a los medios periodísticos en un castellano bastante fluido "la celeridad del proceso de negociaciones"(1). Los periodistas acreditados hicieron pública su sorpresa de que la solución se alcanzase en un tiempo muy breve. Esta brevedad inusual en cuestiones tan delicadas determinó que calificados observadores de la prensa escrita enfatizaran en sus comentarios que la documentación estaba "ya 'cocinada' cuando ayer (15-2-90) se hizo la reunión de ambas delegaciones"(2).

En el texto íntegro del documento firmado(3) constatamos lo siguiente:

I DENOMINACION

El documento ha sido titulado de la siguiente manera *"Declaración conjunta de las delegaciones de la Argentina y del Reino Unido"*. El vocablo *"declaración"* es inapropiado e improcedente en este caso. *"Declarar"* según el diccionario es dar a conocer una manifestación. Empero, cuando tal manifestación genera obligaciones recíproca para los Estados que la suscriben y para terceras Organizaciones Jurídicas Internacionales, el término que debe emplearse es "Tratado".

La diferencia entre una "Declaración" y un "Tratado" es fundamental. Una "Declaración" no requiere imprescindiblemente su aprobación por el Congreso de la Nación, en cambio un Tratado concertado con otro país para tener validez necesita ser aprobado por el Congreso de la Nación, la Constitución Nacional en su art. 67 inciso 19 establece categóricamente que *"Corresponde al Congreso... Aprobar o desechar los tratados concluidos con las demás naciones"*. Por lo tanto, si no media consideración y aprobación del Congreso Nacional el Tratado Anglo-Argentino precipitadamente firmado en Madrid el 15 de febrero de 1990 no habrá de ser obligatorio para la República Argentina ni tendrá el carácter de "ley suprema de la Nación" que el art. 31 de la Constitución Nacional le adjudica a los Tratados aprobados por el Congreso de la Nación.

II NORMATIVIDAD VINCULANTE

—En el artículo primero (1°) el Tratado dice que *"las delegaciones de los gobiernos argentino y británico de conformidad con lo acordado en Madrid en octubre de 1989 se reunieron nuevamente en Madrid los días 14 y 15 de febrero de 1990"*. La omisión del día del mes de octubre en que los Estados signatarios tuvieron la primera y única reunión que precedió a la firma es significativa. Esa reunión tuvo comienzo el 17 de octubre de 1989. Esta fecha, como es obvio, es irritativa para los británicos porque les rememora el inicio de un Movimiento Político Argentino (el Peronismo) y el día triunfal de un presidente Constitucional Argentino (el Teniente General Don Juan Domingo Perón) a las cuales han considerado "hostiles" en obras y documentos oficiales del Imperio Británico referidos a nuestro país(4). Por lo tanto hay que presumir que la no mención de esa fecha implica la destrucción simbólica de lo que ella es para el pueblo argentino.

—En el artículo segundo (2°) el Tratado se refiere a *"la fórmula de la Soberanía de las Islas Malvinas (Falkland Islands) Georgias del Sur, Sandwich del Sur y de sus espacios marítimos circundantes, que consta en la Declaración Conjunta del 19 de octubre de 1989"*. Este enunciado es falso. Como hemos de ver los artículos doce (12), dieciseis (16) y el encabezamiento del Anexo I crean obligaciones recíprocas que abarcan todo el territorio de la República Argentina y comprometen su soberanía en estos aspectos:

a) Inversiones Económicas Privadas (artículo 12)

b) Política Exterior de la República Argentina en América Latina y en la Comunidad Económica Europea la cual a partir de 1992 se integrará en un solo país denominado "Estados Unidos de Europa" (artículo 16)

c) Control sobre las FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS (Anexo I párrafo primero).

—En el artículo tercero (3°) el Tratado expresa su objetivo de *"aumentar la amistad y cooperación entre sus pueblos"*.

¿Qué se entiende por "amistad"? Este vocablo es un *sustantivo abstracto* que significa afecto o afinidad. La latitud e imprecisión de su alcance es por lo tanto evidente. ¿Qué rol desempeña entonces esta palabra en un convenio jurídico entre dos Estados Soberanos que desde el 2 de abril de 1982 estuvieron enfrentados por una guerra? La pregunta es importante en función del texto del Tra-

2

tado Anglo-Argentino del 2 de febrero de 1825(5) cuyo artículo primero establece: "Habrá perpetua amistad entre los dominios y *súbditos* de S.M. el Rey del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y las Provincias Unidas del Río de la Plata y sus *habitantes*". Este artículo y este Tratado se hallan en plena vigencia y han de ser considerados con relación al artículo undécimo (11°) del mismo que cercena las facultades de defensa económica y bélica de la República Argentina frente a Gran Bretaña. Este tema jamás fue considerado por el Congreso de la Nación. En toda la historia argentina solo una vez se levantó contra esta gravísima vinculación forzosa entre Inglaterra y la Argentina. Fue la del Diputado Nacional por Salta Dr. Luis Giocosa en la sesión del 9 de marzo de 1988. Pero esta voz no fue escuchada. Solo quedó asentada en el Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de esa fecha. El serio planteamiento de este diputado no tuvo ninguna difusión y ningún tratamiento posterior. Ni político electoral ni castrense institucional.

Así, la reiteración del vocablo "amistad" en el Tratado del 15 de febrero de 1990 demuestra que Gran Bretaña mantiene inalterable un derecho de tutela o de patria potestad sobre la *política exterior*, sobre la *política militar* y sobre la *política económica* de la República Argentina. Esta situación es la que estudiosos de renombre internacional como Alfred Marshall, C.R. Fay, A.G. Ford (Universidad de Leicester) y Harry S. Ferns (Universidad de Birmingham) han denominado *"ecuación anglo-argentina"*.

III SUBORDINACION DE LAS FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS A LAS FUERZAS ARMADAS BRITANICAS

En el artículo cuarto (4°) la delegación británica anuncia la decisión de su gobierno de *"dejar sin efecto la Zona de Protección establecida alrededor de las Islas Malvinas* (Falkland Islands)".

Este artículo que fue publicitado como un logro del Gobierno Argentino exhibe en cambio una supremacía total de Gran Bretaña sobre el territorio de nuestro país y una hegemonía no disimulada sobre la conducción política e institucional de la Argentina. En efecto, *desde el momento en que Inglaterra adquiere el derecho de controlar todos los actos de las Fuerzas Armadas de la República Argentina* (conforme lo establece el artículo 5° A-B y C del Tratado) es innecesario que se mantengan efectivos militares, navales y aéreos de Gran Bretaña para defender a las Islas Malvinas de un eventual ataque de las Fuerzas Armadas Argentinas.

Con esta estipulación el Tratado ha reconocido lisa y llanamente el derecho posesorio inglés sobre el Archipiélago de Malvinas.

—En el artículo quinto (5°) se consignan los derechos que adquiere Gran Bretaña sobre las Fuerzas Armadas de la República Argentina. Los mismos se precisan en los siguientes ítems:

5-A

Se procede a establecer un *"Sistema Transitorio de Información y Consulta Recíprocas sobre los movimientos de las unidades de sus Fuerzas Armadas en áreas del Atlántico Sudoccidental"*.

Las precisiones sobre este "Sistema Transitorio" cuyo tiempo de duración no se determina, se hallan especificadas en el Anexo I del Tratado. Allí encontramos las disposiciones siguientes:

Artículo 5° - A:

Remisión al *Anexo I* del Tratado que determina lo siguiente:

Anexo I - I:

SISTEMA DE COMUNICACION DIRECTA

Tiene por objetivos:

"A":

Aumentar el conocimiento recíproco de las actividades militares en el Atlántico Sur.

Como puede verse el conocimiento recíproco de las actividades militares excede el referido a las Islas Malvinas y su zona de exclusión marítima. Comprende cualquier quehacer militar en el Atlántico Sur. Incluye por lo tanto a toda la actividad militar no referida específicamente al litigio por las Islas Malvinas usurpadas.

"B":

Autoridades Militares Respectivas. En este aspecto se dispone que las Autoridades Militares han de ser las siguientes:

Para la República Argentina:

—La Autoridad Naval Argentina, el Comandante del Area Naval Austral (Ushuaia).
—La Autoridad Aérea Argentina, el Jefe de la Novena Brigada Aérea (Comodoro Rivadavia).

Para Gran Bretaña:

—La Autoridad Británica, el Comandante de las Fuerzas Británicas en las Islas Malvinas (Falklands).

Es importante señalar que el Tratado en este aspecto no otorga participación a la Autoridad del Ejército Argentino que tiene competencia y jurisdicción militar sobre todo el territorio continental de nuestro país, no obstante que el Territorio Continental Argentino es objeto específico del Tratado comenzando por el ingreso y desplazamiento de súbditos ingleses cuya actividad en nuestro territorio por imperio del artículo 13° del Tratado queda exenta de toda visa consular o permiso previo de las autoridades argentinas. Esta omisión es extremadamente grave si consideramos el antecedente de segmentación territorial que Harry S. Ferns relata en la parte final del Capítulo XIV de su obra(6).

"C" y "D":

En estos acápites se acuerda un plan de *vinculación entre las Autoridades de las Partes* que han sido consignadas en el Tratado. Esto se hará por medio de transmisiones radiotelefónicas y de télex.

De conformidad con el texto de lo aquí estipulado, el Ejército Argentino no podrá participar directamente de esas transmisiones porque en el Tratado no reviste el carácter de Autoridad Militar de la República Argentina.

Anexo I - II:

DEFINICION DE UNIDADES

El Tratado determina que son buques o aeronaves de las partes los que lleven signos exteriores que los individualicen como tales, que se hallen bajo el mando de un Oficial cuyo nombre figure en el escalafón de la Fuerza y cuente para su operatividad con una tripulación sometida a la disciplina de la Fuerza respectiva, ésto es Armada o Fuerza Aérea.

Es obvio que para poder tener por acreditados estos requisitos es imprescindible el intercambio del escalafón de todo el personal de Jefes y Oficiales de la Armada y de la Fuerza Aérea tanto de Gran Bretaña cuanto de la República Argentina como también el listado y calidad de revista de las tripulaciones de buques y aeronaves.

Anexo I - III:

INFORMACION RECIPROCA SOBRE MOVIMIENTOS MILITARES:

La República Argentina y Gran Bretaña se han de proporcionar *por escrito* y con *veinticinco (25) días de anticipación* la información correspondiente al movimiento de sus Fuerzas Navales y de sus Fuerzas Aéreas y de los ejercicios que verifiquen unas y otras dentro de las siguientes áreas:

PARA LAS FUERZAS ARGENTINAS DENTRO DE LAS SIGUIENTES COORDENADAS

1) 46 S - 63 W: que es el espacio marítimo que se extiende siguiendo el paralelo 46 S que cruza Comodoro Rivadavia con el meridiano 63 W *(aproximadamente a 350 kilómetros al Este de Comodoro Rivadavia).*

2) 50 S - 63 W y 50 S - 64 W: que es el espacio marítimo que se extiende siguiendo el paralelo 50 S que cruza Puerto Santa Cruz hasta su intersección con el meridiano 63 W y el meridiano 64 W *(aproximadamente a 350 y 300 kilómetros al Este de Puerto Santa Cruz).*

3) 53 S - 64 W y 53 S - 63 W: que es el espacio marítimo que se extiende siguiendo el paralelo 53 S que cruza la Bahía de San Sebastián al Norte de Tierra del Fuego hasta su intersección con los meridianos 64 W y 63 W *(aproximadamente a 300 y 350 kilómetros al Este de la Bahía de San Sebastián al norte de Tierra del Fuego).*

4) 60 S - 63 W y 60 S - 20 W: que es el espacio marítimo que se extiende siguiendo el paralelo 60 S que pasa cerca de las Islas Orcadas en la Antártida hasta su intersección con el segmento que va desde el meridiano 63 W al meridiano 20 W *(ésto hace una extensión de aproximadamente 6750 kilómetros al Este de las Islas Orcadas.*

PARA LAS FUERZAS BRITANICAS DENTRO DE LAS SIGUIENTES COORDENADAS:

Desde el paralelo 40 S que pasa al Sur del Delta del Río Colorado en la Provincia de Buenos Aires hasta el paralelo 60 S que es el que pasa cerca de las Islas Orcadas en la Antártida, atravesando el meridiano 20 W (ésto hace que desplazándose por el meridiano 20 W las Fuerzas Navales y Aéreas de Gran Bretaña se desplacen a una distancia de aproximadamente 3000 kilómetros al Este de las costas de la República Argentina).

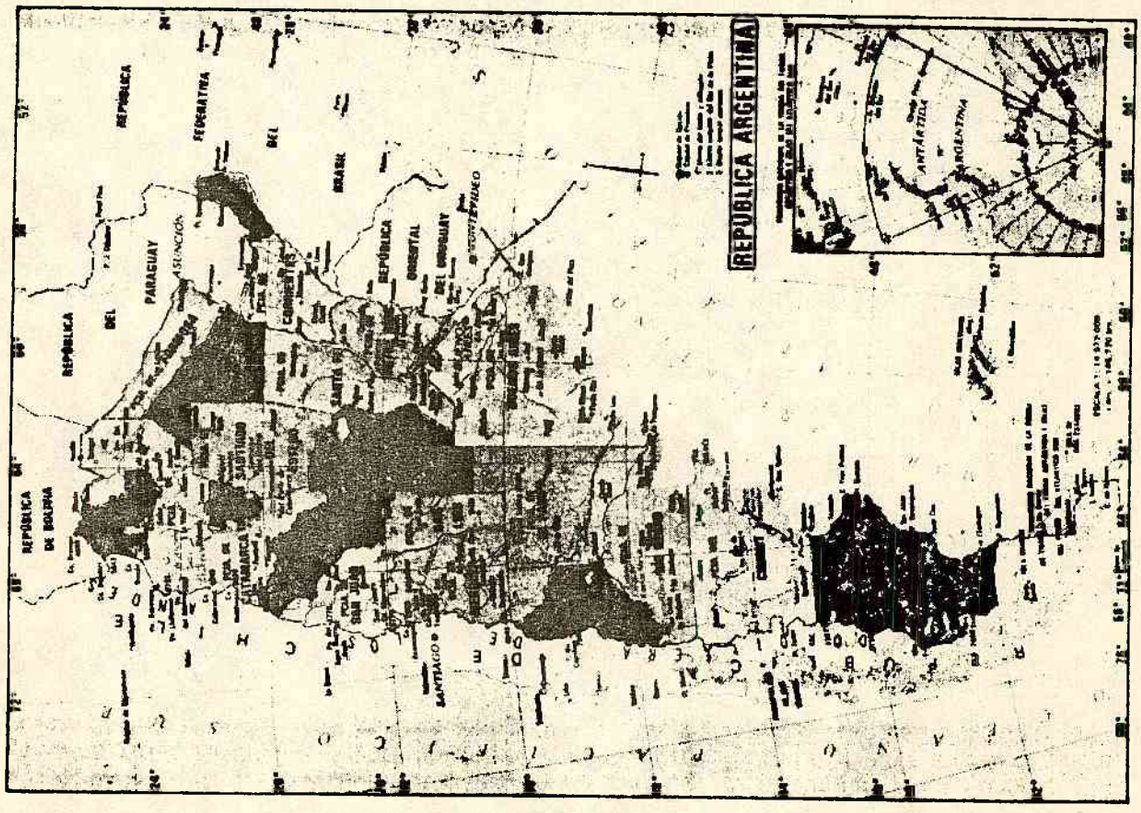
Como es fácil advertir, mientras los buques y aeronaves que se desplacen por la plataforma continental argentina han de estar subordinadas a un fácil y seguro control británico, los buques ingleses que navegan frente a nuestras costas siguiendo el meridiano 20 W no estarán en igualdad de condiciones porque el material argentino de Defensa es más reducido como es de público conocimiento.

Con ésto Gran Bretaña se convierte en un estado ribereño con la Argentina y se consolidan los títulos ingleses de posesión del Archipiélago de Malvinas.

Para el ejercicio del control "recíproco" en el punto dos (2) de este Capítulo III del Anexo I se establece que las partes *se notificarán recíprocamente con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas de la identificación, rumbo y propósito del desplazamiento de los buques y aeronaves.*

Anexo I - IV:

Este capítulo establece que la verificación de los buques y aeronaves se llevará a cabo por unidades nacionales de las Partes Contratan-



tes y también por medio de comunicación directa.

Anexo I · V:

Acuerda a Gran Bretaña y a la República Argentina recíprocamente visitas a las "bases militares" (SIC) y a "unidades navales" (SIC).

La facultad que acuerda este Capítulo V del Anexo I de inspeccionar Unidades Militares no condice con la *exclusión* que se hace en el Capítulo I del Anexo I del *Ejército Argentino* como Autoridad Militar Respectiva.

Anexo I · VI:

Determina la aplicabilidad de la práctica internacional en las cuestiones que se susciten.

Anexo I · VII:

Establece reuniones anuales de las partes para evaluar el funcionamiento del sistema.

Con todo estos controles la República Argentina pasa a ser un país cuyo litoral marítimo de aproximadamente dos mil kilómetros (2000 km) y su espacio aéreo respectivo queda, *sin límite en el tiempo*, sometido al *control permanente de la Royal Navy y de la Royal Air Force*.

Artículo 5° · B:

Por este artículo se conviene en *"Establecer un Sistema de Comunicación Directa" entre las Islas Malvinas (Falklands Islands) y el territorio continental... aumentando el conocimiento recíproco de las actividades militares en el Atlántico Sudoccidental" "Anexo I"*.

Esta parte "B" del artículo quinto (5°) complementa y reafirma el objetivo final que se persigue en materia militar. No solo se busca una "información" y "consulta" de las Fuerzas Armadas Argentinas y Británicas sino establecer una *"comunicación directa"* entre las Islas Malvinas y el Territorio Continental que incremente el "conocimiento recíproco" de las actividades militares en el *Atlántico Sudoccidental*. Como puede verse esta área geográfica excede en una extensa amplitud geográfica al Archipiélago de Malvinas y a la actual Zona de Exclusión. *Abarca todo el Atlántico Sudoccidental*. El *Atlántico Sudoccidental* en la actual reformulación geopolítica del mundo es un área decisiva en la Confrontación Norte-Sur.

Por lo tanto su control por una potencia rectora del Hemisferio Norte como es Inglaterra, con el consentimiento del país que es titular del espacio territorial y marítimo que conduce a la Antártida crea la posibilidad de que nuestro país pueda ser epicentro de un serio y grave enfrentamiento internacional. En efecto, en 1991 habrá de reunirse la Conferencia Antártica Internacional que deberá resolver la distribución de los catorce millones (14.000.000) de kilómetros cuadrados que conforman el Continente Antártico cubierto de hielo. Más importante que tener la titularidad de una parte del Continente a distribuir es el dominio del corredor terrestre y marítimo que conduce a la Antártida. Y ese corredor está integrado por la Patagonia Argentina y por el Mar Antártico Argentino que se extiende desde el Sur de Tierra del Fuego e Isla de los Estados hasta las Islas Orcadas del Sur que se hallan situadas a la altura del paralelo 60 Sur. Tal es la zona del Tratado Anglo Argentino del 15 de febrero de 1990. En consecuencia la "comunicación directa" del Archipiélago de Malvinas —usurpado por Gran Bretaña— con el Territorio Continental Argentino y el "conocimiento de las actividades militares" de nuestro país que el Tratado les concede a los británicos es un arma decisiva para la conquista jurídica y fáctica de la Antártida en la Confederación Antártica de 1991.

Las impicancias de lo firmado en Madrid el 15 de febrero de 1990 constituyen pues un peligro real e inminente que se suma a las cuantiosas calamidades que soporta la Nación Argentina.

Artículo 5° · C:

En esta parte del artículo quinto (5°) se conviene *"Acordar un conjunto de reglas de comportamiento recíproco para las unidades de sus respectivas fuerzas navales y aéreas que operen en proximidad. Anexo II"*.

En este aspecto el Anexo II determina este procedimiento:

—Las unidades navales y aéreas evitarán cualquier movimiento que pueda ser interpretado de "hostil".

—Las unidades navales operarán de manera tal que demuestre claramente sus intenciones.

—Las unidades aéreas evitarán interferencias mutuas.

—No podrán efectuarse ataques simulados ni emplearse radares de control de tiro por unidades de una parte sobre unidades de la otra parte.

—No se usarán reflectores para iluminar puentes de navegación.

—Las unidades navales y aéreas evitarán la ocultación de luces.

—No se interferirán sistemas de comunicaciones.

—Ante hechos que preocupen a una de las partes se realizarán de inmediato intercambio de informaciones.

Artículo 5° - D:

Aquí se conviene en *"Acordar procedimientos para casos de emergencia para realizar salvamentos marítimos y aéreos en el Atlántico Sudoccidental (Ver Anexo III)*. Este Anexo III al que remite esta parte del artículo quinto (5°) adjudica al Comando de las Fuerzas Británicas en las Islas Malvinas (Falklands) la coordinación de los salvatajes marítimos con Ushuaia y la coordinación de los salvatajes aéreos con Comodoro Rivadavia.

Artículo 5° - E:

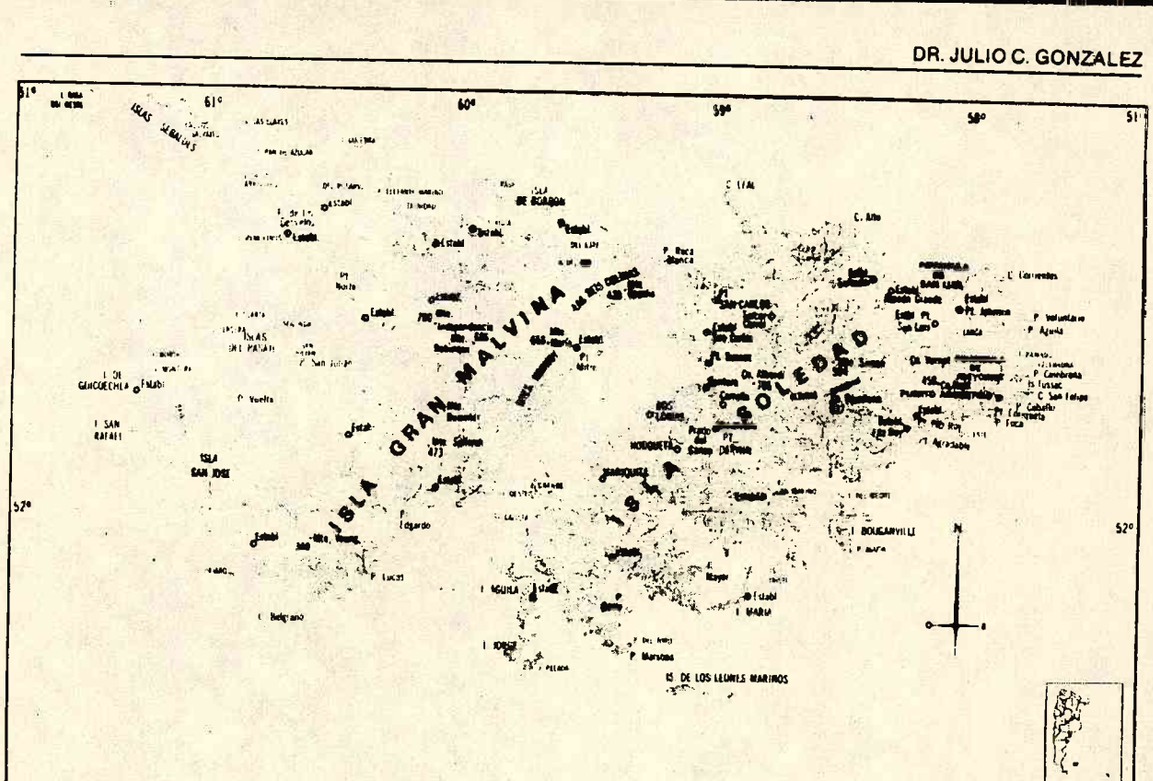
En esta parte se determina *"Establecer un sistema de intercambio de información sobre seguridad y control de la navegación marítima y aérea (Ver Anexo IV)*. En el Anexo IV aquí referido se determina que la actividad conjunta de las dos partes abarca una extensa enumeración de informaciones, control de la navegación aérea y marítima, alertas, búsqueda, salvamento, estudios metereológicos, aterrizaje de emergencia para las dos partes y para aeronaves de terceras potencias y comunicación permanente sobre estado de aeropuertos.

Artículo 5° - F:

Lo establecido en el artículo quinto (5°) del Tratado acápites "C", "D", "E" se complementa con lo normado en este acápite "F" consistente en mantener inalterable el "TRATAMIENTO BILATERAL" de todos los temas referidos en el Tratado revisando los resultados a partir de un año de su entrada en vigor.

Artículo 6°:

"Los acuerdos descriptos en el punto (o artículo) 5 entrarán en vigor el 31 de marzo de 1990 fecha en que será instrumentada la decisión anunciada en el punto 4". El punto 4 se refiere a la supresión de la Zona de Exclusión que Gran Bretaña ha diagramado alrededor de Malvinas.



7

Todo lo transcripto y analizado hasta aquí nos permite constatar que a partir del 31 de marzo de 1990 la Patagonia Argentina y el Mar Austral Argentino serán objeto de una soberanía virtualmente compartida con Gran Bretaña. La "BILATERALIDAD" de las relaciones militares entre Inglaterra y la Argentina en esa zona excluye toda participación para el EJERCITO ARGENTINO. También excluye cualquier participación de Terceros Estados y de Organismos Internacionales. Es así como la Argentina marítima y aérea queda en su parte austral bloqueada, vigilada y aislada por la hegemonía de una Potencia Extracontinental que usurpa un Archipiélago de su territorio y que además es árbitro permanente de sus fronteras con la República de Chile. TODO ESTO SE HA CONCEDIDO Y ACEPTADO A CAMBIO DE NADA.

IV BILATERALIDAD ECONOMICA PESQUERA

El artículo séptimo (7°) del Tratado a la "BILATERALIDAD" de las Fuerzas Armadas Argentinas y Británicas adiciona otra *"BILATERALIDAD ECONOMICA" para la explotación pesquera* entre el paralelo 45 S y el paralelo 60S (aproximadamente la zona marítima que se extiende desde Puerto Camarones en la Provincia del Chubut hasta las Islas Orcadas en la Antártida). Las operaciones de las flotas pesqueras británicas y argentinas intercambiarán informaciones, estadísticas y evaluaciones sobre la fauna itícola en esa región. Así el alimento que debería proporcionar la fauna marítima a los argentinos será compartido con Gran Bretaña. Nuestro país se aviene a compartir una vasta extensión alimentaria que le pertenece con la Potencia Extracontinental con la cual ha estado en guerra hace menos de una década y de la cual ha debido soportar las consecuencias de Tratados Económicos Leoninos. TODO ESTO TAMBIEN SE CONCEDE Y ACEPTA SIN NINGUNA CONTRAPRESTACION DEL REINO UNIDO. ES DECIR LA ARGENTINA ADHIERE A TODO A CAMBIO DE NADA.

Mientras tanto la población argentina nativa

víctima de un sostenido genocidio económico provocado por la perversidad de sus gobiernos ha de seguir con la humillación miserable de alimentarse a través de la caridad Estatal. Con "Cajas del Plan Alimentario Nacional" o con "Bonos de Solidaridad". Con limosnas. No con derechos.

El artículo octavo (8°) para otorgar permanencia a la "BILATERALIDAD DE LAS FUERZAS NAVALES Y AEREAS" con exclusión del EJERCITO ARGENTINO, y a la "BILATERALIDAD ECONOMICA PESQUERA" organiza un "Grupo de Trabajo sobre Asuntos del Atlántico Sur". Esta es una *administración del condominio* que ha sido formado entre Gran Bretaña y la Argentina a expensas del pleno dominio que nuestro país, como Nación Independiente —en virtud del Acta de la Independencia del 9 de julio de 1816— debe tener sobre su territorio y mar continental como corresponde a todo Estado Soberano dentro de la Comunidad Internacional.

V BILATERALIDAD COMERCIAL

El artículo noveno (9°) adiciona otra "BILATERALIDAD" referida a posibilitar las comunicaciones argentinas y los actos comerciales entre las Islas Malvinas y el Territorio Continental Argentino. De esta manera, mientras el desplazamiento de los argentinos nativos dentro del país se aumenta por los "tarifazos"; el aumento semanal de los combustibles, el levantamiento de los ramales ferroviarios y el pago de peaje sobre rutas y caminos ya construidos, se promueven las relaciones comerciales con los usurpadores. Es de observar que si los pocos habitantes de Malvinas son considerados "argentinos" han de estar liberados del pago de impuestos aduaneros por los productos británicos que ingresen a los puertos patagónicos. Con ésto la población artificial de los kelpers aberrojados en las Malvinas con el carácter de cuidadores de la usurpación han de constituirse en argentinos liberados de contribuciones aduaneras. Con ésto la "Bilateralidad Comercial Anglo Argentina" será otro elemento multiplicador de los perjuicios que desde 1976 vienen soportando los productores argentinos. En síntesis aunque los kelpers no votaron en las elecciones del 14 de mayo de 1989 *THIS IS THE PRODUCTIVE REVOLUTION IN THE FALKLAND ISLANDS.*

8.

VI CONCESION ESPIRITUAL PARA LA ARGENTINA

Para que todas estas cesiones de derechos territoriales y económicos hechas a título gratuito no exhiban su brutal naturaleza de sumisión a la LEY DEL VENCEDOR EN LA GUERRA DE MALVINAS, el artículo décimo (10°) introduce en el Tratado un eufemismo sentimental. Es tal el derecho de visita por parte de los "familiares directos" al cementerio donde reposan las osamentas de los héroes argentinos de la Guerra de 1982. Todo un sarcasmo que manifiesta la omnipotencia sin concesiones de la fuerza bestial con que el Imperio Británico mantiene su hegemonía. Al mismo tiempo un mensaje disuasivo para las Fuerzas Armadas Argentinas que intenten quebrar —en el continente o en el archipiélago— la nueva sociedad bilateral anglo-argentina.

En el artículo undécimo (11°) se determina perfeccionar la "bilateralidad" por medio de un Acuerdo General de Cooperación.

VII BILATERALIDAD PARA INVERSORES

El artículo duodécimo (12°) extiende esta singular sociedad Anglo-Argentina a las actividades propias del Gobierno Argentino en el territorio Continental, ésto es dentro de la superficie de 2.791.810 kilómetros cuadrados, que es la extensión de tierra que abarcan las veintidós (22) Provincias Federales. En este aspecto elevando al rango de política económica internacional lo establecido en la ley de privatizaciones N° 23.696 (mal denominada Ley de Reforma del Estado) este artículo establece la "PROTECCION RECIPROCA" de las inversiones privadas. Al parecer tales inversiones serán cuantiosas por parte de Gran Bretaña, dado que se proyecta en este artículo un Acuerdo de Promoción y Protección de Inversiones del cual por supuesto se hallan excluidos otros países. Con ésto se ratifica una vez más el Tratado Anglo-Argentino del 2 de febrero de 1825 que en su artículo IX adjudica a los intereses británicos la "cláusula de nación más favorecida". Con esta estipulación no se pueden otorgar a otros terceros países o a sus habitantes prerrogativas que no se adjudiquen a los británicos (8). De esta manera Inglaterra muy pronto podrá exhibir

una cifra como la que tuvo antes de la Segunda Guerra Mundial: el 50% de sus inversiones de capital se hallaban radicadas en la Argentina (9).

El artículo décimotercero (13°) introduce otro elemento de "BILATERALIDAD" que virtualmente incorpora todo el territorio argentino al territorio del Imperio Británico. Por este artículo *se suprime la exigencia de visación para el ingreso de los súbditos ingleses a la Argentina.* Es obvio que ésto conlleva a una reciprocidad. Empero, una pregunta elemental cabe formularse: ¿Qué sentido tiene esta franquicia en un momento en que los argentinos padecen inanición y sus empresas están todas en quiebra? ¿O es que se posibilita a los británicos la visita de inspección a los despojos patrimoniales —estatales y privados— que podrán adquirir por valores irrisorios?

VIII BILATERALIDAD DE POLITICA EXTERIOR

El artículo décimocuarto (14°) crea otra "bilateralidad" de actividades anglo-argentinas. Está referida a una situación conjunta en las "instituciones internacionales" para proteger el medio ambiente. Esta nueva "bilateralidad" ha de ser considerada con la "bilateralidad" en la represión del Tráfico de Drogas a que se refiere el artículo décimoquinto (15°). Este artículo no especifica si la República Argentina podrá combatir el Narcotráfico a través de una acción conjunta con otros países tal como lo determina el "MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO SOBRE DROGADICCION" firmado con los Estados Unidos de Norte América el 15 de febrero de 1972 y ratificado por Decreto del Presidente Juan Domingo Perón N° 1495 de fecha 14 de mayo de 1974.

Finalmente todas estas "bilateralidades" anglo-argentinas referidas a tantas cuestiones eclosionan en una bilateralidad absoluta y excluyente en materia de Política Exterior Argentina. El artículo décimosexto (16°) expresa que la actividad del FOREIGN OFFICE y del PALACIO SAN MARTIN (Ministerios de Relaciones Exteriores de Inglaterra y la Argentina respectivamente) se

efectivizarán por medio de *"consultas por la vía diplomática sobre los procesos de integración en curso particularmente los de la COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA y AMERICA LATINA"*.

Este texto tan claro nos exime de otros comentarios. Al postulado Latinoamericano de Perón en cuanto a que *"el año 2000 nos encontrará unidos o dominados"*, este extraño Documento cuyos autores se empecinan en no denominarlo "Tratado", lo reemplaza por un hecho consumado *"EL AÑO 2000 NOS ENCONTRARA UNIDOS Y DOMINADOS"*.

Finalmente el articulo decimoséptimo (17°) para que lo acordado por este documento tenga el carácter de Tratado obligatorio para terceros Estados, determina lo siguiente:

"Ambos Gobiernos enviarán conjuntamente el texto de la presente Declaración y de sus Anexos al SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS para que sea distribuido como DOCUMENTO OFICIAL DE LA ASAMBLEA GENERAL Y CONSEJO DE SEGURIDAD".

"El Reino Unido comunicará esta DECLARACION CONJUNTA a la Presidencia y a la Comisión de la *COMUNIDAD EUROPEA*".

"La República Argentina hará lo propio con la *ORGANIZACION DE ESTADOS AMERICANOS*".

CONCLUSIONES: La bilateralidad de la política militar; la bilateralidad de la política exterior la bilateralidad de la política económica que impone este Tratado determina el reemplazo de la República Argentina Independiente por una virtual Confederación Anglo Argentina. Incuestionablemente hemos quedado a los pies del león como lo destacó muy bien un matutino porteño.

La política económica de vaciamiento del patrimonio del Estado vendiendo por la décima parte de su valor las empresas de servicios públicos, la política económica de vaciamiento del patrimonio de los particulares —azotados por impuestos y gravámenes confiscatorios— y la política salarial de despojo absoluto de los salarios y jubilaciones constituyen lisa y llanamente EL PAGO DE LA INDEMNIZACION DE GUERRA QUE NOS IMPONE GRAN BRETAÑA PARA RESARCIRSE DE LOS GASTOS DE LA GUERRA DE MALVINAS.

Esto es un genocidio económico que en nada difiere del genocidio de Hitler. (10) (11).

Tal es la tragedia argentina.

La prensa londinense presentó este Tratado como un éxito del Presidente Carlos Saúl Menem. (12).

JULIO C. GONZALEZ

Ex Profesor de la Universidad Nac. de Buenos Aires (1964-1976)
Ex Secretario Técnico de la Presidencia de la Nac. (1974-1976)

NOTAS

(1) "La Nación" 16 de febrero de 1990, página 4 columna 6.
(2) Ibidem pág. 4 columna 5.
(3) "La Nación" 16 de febrero de 1990, páginas 1 y 4.
(4) Harry S. Ferns, Universidad de Birmingham en "Britain And Argentina in the Nineteenth Century", pág. 485, Ed. Hachette 1974. Idem Lord Franks "Report of Committee of Privy Counsellors", publicado en "La Nación" 2 de abril de 1983. página 9.
(5) Registro Oficial, tomo II, págs. 23/86, Ed. Oficial Buenos Aires, 1880.
(7) "La Nación" 17 de febrero de 1990, página 4.
(8) Registro Oficial, op. cit.
(9) Harry S. Ferns, op. cit., pág. 397.
(10) Clairmonte Frederick "Liberalismo Económico y Subdesarrollo", págs. 133/139, Ed. Tercer Mundo - Bogotá 1963.
(11) Ibidem, pág. 139.
(12) "La Nación" 17 de febrero de 1990, pág. 4.

Basado en los comentarios del Dr. Julio Carlos González
al diario La Prensa, en su edición del día 15/3/90,
que publicó el siguiente artículo:

Denuncia sobre el tratado firmado con Gran Bretaña

Durante una reunión de prensa convocada por el doctor Julio Carlos González, especialista en derecho internacional que fue secretario técnico de la Presidencia en el gobierno de María Estela Martínez de Perón, éste se refirió al tratado firmado con Gran Bretaña el 16 de febrero último, en Madrid, sobre las islas Malvinas e islas del Atlántico Sur.

El doctor González —sobre cuyos conceptos dimos ayer un anticipo— señaló que el documento no fue denominado "tratado", lo que hubiera obligado a su aprobación por el Congreso, sino "declaración" y que este tipo de instrumento "genera obligaciones recíprocas para los estados que la suscriben y para terceras organizaciones jurídicas internacionales".

Avasallamiento de la soberanía

Denunció que dichas obligaciones constituyen un avasallamiento de nuestra soberanía no sólo en el Atlántico sur sino en todo el territorio del país. Después de lamentar que ningún legislador haya prestado la atención que merece dicho documento o que haya tenido la iniciativa de citar al canciller para informar sobre él, el doctor González enfatizó: "El tratado del 15 de febrero de 1990 demuestra que Gran Bretaña mantiene inalterable un derecho de tutela o de patria potestad so-

bre la política exterior, militar y económica de la República Argentina".

Tras comentar que, sospechosamente, no se ha difundido el articulado completo del tratado, se refirió al artículo cuarto, que fue publicado como un logro del gobierno argentino pero que, en realidad, exhibe en cambio una supremacía total de Gran Bretaña sobre el territorio de nuestro país y una hegemonía no disimulada sobre la conducción política e institucional de la Argentina. "En efecto —dijo— desde el momento en que Inglaterra adquiere el derecho de controlar todos los actos de las Fuerzas Armadas de la Argentina (conforme lo establece el artículo 5° A - B y C del Tratado) es innecesario que se mantengan efectivos militares, navales y aéreos de Gran Bretaña para defender a las islas Malvinas. Con esta estipulación, el Tratado ha reconocido lisa y llanamente el derecho posesorio inglés sobre el archipiélago Malvinas".

Control militar

En el citado artículo se establece "un sistema transitorio de información y consulta recíproca sobre los movimientos de las unidades de sus Fuerzas Armadas en áreas del Atlántico sudoccidental. En este aspecto se dispone que las autoridades militares serán, para la Argentina, el comandante del área naval de Ushuaia, y el jefe de la novena brigada aérea de Comodoro Rivadavia, sin otorgar participación a la autoridad del Ejército Argentino que tiene competencia y jurisdicción militar sobre todo el territorio continental de nuestro país, omisión de extrema gravedad. Por otra parte, para las fuerzas argentinas se establece un fácil y seguro contralor británico, mientras los buques ingleses que naveguen frente a nuestras costas no estarán en igualdad de condiciones.

"Por el anexo I-V, se acuerda a Gran Bretaña y a la Argentina recíprocamente visitas a las 'bases militares' (sic) y a 'unidades navales', lo que no condice con la exclusión que se hace en el capítulo I del anexo I del Ejército Argentino como autoridad militar respectiva.

"Con todos estos controles —afirmó— la República Argentina pasa a ser un país cuyo litoral marítimo de aproximadamente dos mil kilómetros y su espacio aéreo respectivo quede, sin límite en el tiempo, sometido al control permanente de la Royal Navy y de la Royal Air Force".

El continente antártico

Más adelante recordó que en 1991 se reunirá la Conferencia Antártica Internacional que deberá

resolver la distribución de los 14 millones de kilómetros cuadrados que conforman el continente antártico, y dijo que "más importante que tener la titularidad de una parte del continente a distribuir es el dominio del corredor terrestre y marítimo que conduce a la Antártida" y que "la comunicación directa del archipiélago de Malvinas usurpado por Gran Bretaña, con el territorio continental argentino y el 'conocimiento de las actividades militares' de nuestro país que el tratado les concede a los británicos, es un arma decisiva para la conquista jurídica y fáctica de la Antártida en la mencionada conferencia".

Destacó que "a partir del 31 de marzo próximo —fecha en que se pondrá en vigencia el tratado— la Patagonia argentina y el mar austral argentino serán objeto de una soberanía virtualmente compartida con Gran Bretaña. La bilateralidad de las relaciones militares entre Inglaterra y la Argentina en esa zona excluye toda participación para el Ejército Argentino. También excluye cualquier participación de terceros estados y de organismos internacionales. Es así como la Argentina marítima y aérea queda en su parte austral bloqueada, vigilada y aislada por la hegemonía de una potencia extra-continental que usurpa un archipiélago de su territorio y que además es árbitro permanente de sus fronteras con la República de Chile. Todo ésto se ha concedido y aceptado a cambio de nada".

Otro aspecto negativo que comentó el doctor González es que, por el tratado, "nuestro país se aviene a compartir una vasta extensión alimentaria que le pertenece con la potencia extracontinental con la cual ha estado en guerra hace menos de una década y de la cual ha debido soportar las consecuencias de tratados económicos leoninos. Todo ésto también se concede y acepta sin ninguna contraprestación del Reino Unido. Es decir, la Argentina adhiere a todo a cambio de nada".

Al analizar el artículo 12, el doctor González dijo que éste "extiende esta singular sociedad anglo-argentina a las actividades propias del gobierno argentino en el territorio continental, elevando al rango de política económica internacional lo establecido en la ley de privatizaciones 23696, pues ese artículo establece la "protección recíproca" de las inversiones privadas, lo que adjudica a Gran Bretaña una "cláusula de nación más favorecida". Con esta estipulación no se pueden otorgar a otros terceros países o a sus habitantes prerrogativas que no se adjudiquen a los británicos".

Después de criticar la cláusula que suprime la exigencia de visación para el ingreso de los súb-

ditos ingleses a la Argentina y al acuerdo para reprimir "bilateralmente" el tráfico de drogas, lo que impediría o exigirla su permiso previo para llevar a cabo esa represión juntamente con otros estados, dijo el doctor González que "todas estas 'bilateralidades' anglo-argentinas referidas a tantas cuestiones eclosionan en una bilateralidad absoluta y excluyente en materia de política exterior argentina. El artículo 16 expresa que la actividad de Foreign Office y del palacio San Martín se efectivizará por medio de consultas por la vía diplomática sobre los procesos de integración en curso, particularmente los de la Comunidad Económica Europea y América latina".

Advertencia

Por último, manifestó que "la bilateralidad de la política militar, la bilateralidad de la política exterior y la bilateralidad de la política económica que impone este tratado determina el reemplazo de la República Argentina independiente por una virtual Confederación Anglo Argentina" y afirmó que la política económica implementada por el presidente Menem "constituye lisa y llanamente el pago de la indemnización de guerra que nos impone Gran Bretaña para resarcirse de los gastos de la guerra de las Malvinas".

Concluyó alertando que el 31 de marzo próximo el tratado deberá ser puesto en vigencia y urge que sea denunciado ante los organismos que corresponda para que no llegue a cumplirse.

Reacción británica

Londres, (EFE) - El gobierno británico está "perplejo" por la declaración del presidente Carlos Menem, de que ha sido invitado a visitar oficialmente Londres, afirma el periódico londinense "The Times", en su edición de ayer.

El periódico, que cita fuentes próximas al gobierno, señala que las palabras de Menem tuvieron lugar tras su encuentro, el pasado lunes en Chile, con el viceprimer ministro británico, Geoffrey Howe.

"The Times" señala que no se ha cursado ninguna invitación oficial a Menem, pero resalta también que "no hay en principio ninguna razón para que no sea invitado".

El periódico no descarta la posibilidad de que las palabras de Menem fueran malinterpretadas y que el presidente argentino expresase sólo su deseo de viajar a Londres.

"Tan pronto como pueda visitaré el último país de Europa que me falta por conocer", dijo también Menem.

Efemérides

Batalla Aérea por las Malvinas

MELA

Batalla Aérea por las Malvinas
Efemérides

ENERO

1. 01 de enero, se recuerda el natalicio del Primer Teniente D. José Daniel VAZQUEZ, oriundo de la Provincia de Mendoza, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 30 de mayo de 1982.

2. 03 de enero, se recuerda el natalicio del Suboficial Ayudante Manuel Alberto ALBELOS, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Abastecimiento, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de junio de 1982.

3. 06 de enero, se recuerda el natalicio del Cabo Principal Juan Antonio RODRIGUEZ, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Mecánico Instrumentalista, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas , el 01 de mayo de 1982.

4. 18 de enero, se recuerda el natalicio del Capitán D. Hugo Angel del Valle PALAVER, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 25 de mayo de 1982.

5. 20 de enero, se recuerda el natalicio del Primer Teniente D. Danilo José BOLZAN, oriundo de la Provincia de Entre Ríos, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 08 de junio de 1982.

6. 31 de enero, se recuerda el natalicio del Teniente D. Jorge Rubén IBARLUCEA, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Piloto de

Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 12 de mayo de 1982.

7. 06 de febrero, se recuerda el natalicio del Teniente D. Néstor Edgardo LOPEZ, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en la Batalla Aérea por las Malvinas, el 21 de mayo de 1982. **FEBRERO**

8. 15 de febrero, se recuerda el natalicio del Primer Teniente D. Mario Hipólito GONZALEZ, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Navegador de Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

9. 18 de febrero, se recuerda el natalicio del Teniente D. Jorge Alberto BONO, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 24 de mayo de 1982.

10. 28 de febrero, se recuerda el natalicio del Capitán D. Gustavo Argentino GARCIA CUERVA, oriundo de la Provincia de Buenos Aires, especialidad Piloto de Caza-Interceptor, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

11. 02 de marzo, se recuerda el natalicio del Capitán D. Jorge Osvaldo GARCIA, oriundo de la Provincia de Mendoza, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 25 de mayo de 1982. **MARZO**

12. 02 de marzo, se recuerda el natalicio del Primer Teniente D. Fausto GAVAZZI, oriundo de la Provincia de Buenos Aires, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate en la Batalla Aérea por las Malvinas, el 12 de mayo de 1982.

13. 02 de marzo, se recuerda el natalicio del Teniente D. Jorge Eduardo CASCO, oriundo de la Provincia de Chaco, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate en la Batalla Aérea por las Malvinas, el 09 de mayo de 1982.

14. 03 de marzo, se recuerda el natalicio del Cabo Principal Miguel Angel CARDONE, oriundo de la Provincia de Santa Fe, especialidad Mecánico de Aeronaves, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de junio de 1982.

15. 13 de marzo, se recuerda el natalicio del Primer Teniente D. Oscar Manuel BUSTOS, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 12 de mayo de 1982.

16. 19 de marzo, se recuerda el natalicio del Primer Teniente D. Daniel Fernando MANZOTTI, oriundo de la Provincia de Mendoza, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 21 de mayo de 1982.

17. 24 de marzo, se recuerda el natalicio del Primer Teniente D. Luis Darío José CASTAGNARI, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad

Grupo Operaciones Especiales, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 29 de mayo de 1982.

18. 27 de marzo, se recuerda el natalicio del Cabo Principal Mario DUARTE, oriundo de la Provincia de Chaco, especialidad Mecánico de Armamento, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

19. 02 de abril de 1982, en una Operación Conjunta las Fuerzas Armadas de la Nación recuperan para nuestra Patria las Islas MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH del SUR, usurpadas por la corona británica en el año 1833, Fuerza Aérea participa de la gesta a través de misiones de carácter Operacional y de Apoyo Operativo, comenzando la estructuración para la Operación y Defensa del Aeródromo Puerto Argentino, y de todo el archipiélago. **ABRIL**

20. 04 de abril, se recuerda el natalicio del Capitán D. Carlos Eduardo KRAUSE, oriundo de la Provincia de Misiones, Especialidad Piloto de Transporte, muerto heroicamente en combate en la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de junio de 1982.

21. 07 de abril, se recuerda el natalicio del Teniente D. Eduardo Jorge Raúl DE IBAÑEZ, oriundo de la Provincia de Neuquén, especialidad Piloto de Bombardeo, muerto heroicamente en la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

22. 12 de abril, se recuerda el natalicio del Capitán D. Rubén Héctor MARTEL, oriundo de la Provincia de Santa Fe, especialidad Piloto de Transporte, muerto heroicamente en la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de junio de 1982.

23. 14 de abril, se recuerda el natalicio del Teniente D. Mario Víctor NIVOLI, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en la Batalla Aérea por las Malvinas, el 12 de mayo de 1982.

24. 23 de abril, se recuerda el natalicio del Teniente D. Jorge Ricardo FARIAS, oriundo de la Provincia de Córdoba, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en la Batalla Aérea por las Malvinas, el 09 de mayo de 1982.

MAYO

25. 01 de mayo, se recuerda el natalicio del Teniente D. Juan Domingo BERNHARDT, oriundo de la Provincia de Entre Ríos, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en la Batalla Aérea por las Malvinas , el 29 de mayo de 1982.

26. 01 de mayo de 1982, se produce el Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea al ser rechazado un intento de desembarco de la Fuerza de Tareas Inglesas en MALVINAS, son averiadas las Fragatas «ARROW» y «GLAMORGAN» y un Destructor CL-42 no identificado que estalló durante la noche, ese día caen heroicamente en combate el Capitán D. Gustavo Argentino GARCIA CUERVA, Primer Teniente D. Mario Hipólito GONZALEZ y Primer Teniente D. José Leónidas ARDILES, Teniente D. Daniel Antonio JU-

KIC, Teniente D. Eduardo Jorge Raúl DE IBAÑEZ, Cabos Principales Mario DUARTE, Juan Antonio RODRIGUEZ, Cabos Primeros Miguel A. CARRIZO, José Alberto MALDONADO, Agustín Hugo MONTAÑO, José Luis PERALTA, Andrés Luis BRASHICH, y los Soldados Clase 63 Guillermo Hugo GARCIA y Héctor Ramón BORDON.

27. 09 de mayo de 1982, mueren heroicamente por la recuperación de las Islas MALVINAS los Tenientes D. Jorge Eduardo CASCO y D. Jorge Ricardo FARIAS.

28. 10 de mayo, se recuerda el natalicio del Suboficial Auxiliar Antonio MARIZZA, oriundo de la Provincia de Entre Ríos, especialidad Mecánico de Armamento, muerto heroicamente en la Batalla Aérea por las Malvinas, el 07 de junio de 1982.

29. 10 de mayo de 1982, durante un ataque aéreo Inglés, muere heroicamente en su puesto de combate, en el Buque Isla de los Estados, el Cabo Héctor Hugo VARAS.

30. 12 de mayo de 1982, se atacan DOS (2) Fragatas de la Fuerza de Tareas Inglesas, que cañoneaban Puerto Argentino, son averiadas la Fragata «BRILLANT» y el Destructor «GLASGOW», cayendo heroicamente en combate los Primeros Tenientes D. Oscar Manuel BUSTOS y D. Fausto GAVAZZI y los Tenientes D. Mario Victor NIVOLI y D. Jorge Rubén IBARLUCEA.

31. 19 de mayo de 1982, se efectúa con éxito la primera entrega por lanzamiento en zona de combate desde un HERCULES C-130, sobre Darwin y Goose Green.

32. 20 de mayo de 1982, se efectúa con éxito una nueva entrega de carga por lanzamiento en zona de combate desde un HERCULES C-130 sobre Bahía Fox.

33. 21 de mayo de 1982, durante los ataques aéreos a objetivos navales Ingleses desembarcando en el estrecho de San Carlos, caen heroicamente en combate el Primer Teniente D. Daniel Fernando MANZOTTI y los Tenientes D. Pedro Ignacio BEAN y D. Néstor Edgardo LOPEZ. Fue hundida la Fragata «ARDENT» y averiadas las Fragatas «ARGONAUT», «BRILLANT», «ANTRIM», «ALACRITY» y «BROADSWORD», por aviones de la Fuerza Aérea Argentina.

34. 22 de mayo de 1982, se cumple una misión de Bombardeo sobre cabecera de playa Inglesa en Bahia San Carlos.

35. 23 de mayo, se recuerda el natalicio del Teniente D. Juan José ARRARAS, oriundo de la Provincia de Buenos Aires, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 08 de junio de 1982.

36. 23 de mayo de 1982, durante los ataques a objetivos navales Ingleses en el Estrecho y Bahía San Carlos por la recuperación de las Islas MALVINAS caen heroicamente en combate el 1er Ten. D. Luciano GUA-

DAGNINI y el Teniente D. Héctor Ricardo VOLPONI.
El 1er Teniente D. Luciano GUADAGNINI, integrando una escuadrilla, atacó la Fragata «ANTELOPE» que se hundió posteriormente.

37. 24 de mayo de 1982, durante los ataques aéreos a objetivos navales de la Fuerza de Tareas Inglesas que operaba en la Bahía de San Carlos, caen heroicamente en combate los Tenientes D. Jorge Alberto BONO y D. Carlos Julio CASTILLO, mientras que el Alférez D. Mario Luis VALKO pierde la vida en una misión de reconocimiento en la zona de COMODORO RIVADAVIA. Ese día se averiaron el «Sir Lancelot», el «Sir Gallahad» y el «Sir Bedivere»..

38. 25 de mayo de 1982, durante el cuarto día de ataques aéreos continuados a objetivos navales ingleses sobre la Bahía de San Carlos caen heroicamente en combate los Capitanes D. Hugo Angel del VALLE PALAVER y D. Jorge Osvaldo GARCIA, es hundido el Destructor «Coventry», averiada (nuevamente) la Fragata «Broadsword» y DOS (2) buques no identificados.

39. 27 de mayo de 1982, se inició con el sistema de armas MK-62/64 «CANBERRA» ataques nocturnos a posiciones inglesas sobre las Islas Malvinas.

40. 27 de mayo, se recuerda el natalicio del Teniente D. Miguel Angel GIMENEZ, oriundo de la Provincia de Entre Rios, Especialidad Piloto de Ataque, muerto heroicamente en la Batalla Aérea por las Malvinas el 28 de mayo de 1982.

41. 28 de mayo de 1982, durante una misión de Apoyo de Fuego Cercano en la zona de DARWIN, contra la Fuerza de Tareas Inglesas, muere heroicamente en combate el Teniente D. Miguel Angel GIMENEZ, previo haber derribado junto con otro piloto DOS (2) helicópteros enemigos. También caen ese día los Soldados Clase 63 Luis G. SEVILLA, Mario R. LUNA y Héctor Walter AGUIRRE.

42. 29 de mayo de 1982, durante ataques a objetivos navales ingleses en la Bahía de San Carlos por la recuperación de las Islas MALVINAS cae heroicamente en combate el Ten. D. Juan Domingo BERNHARDT, mientras que el 1er Teniente D. Luis Darío José CASTAGNARI muere en tierra como integrante del GOE, en su puesto de combate.

43. 30 de mayo de 1982; se realiza, tal vez, la más importante Operación Aérea de la Batalla Aérea por las Malvinas; una Escuadrilla integrada por CUATRO (4) aviones A-4C «SKYHAWK» y DOS (2) Super ETENDARD de la Fuerza Aérea y la Armada Argentina respectivamente, llevan a cabo un ataque contra el portaviones inglés «Invencible», provocándole daños de consideración: encontrando gloriosamente la muerte los Primeros Tenientes D. José Daniel VAZQUEZ y D. Omar Jesús CASTILLO.

44. 31 de mayo, se recuerda el natalicio del Mayor D. Juan José FALCONIER, oriundo de la Provincia de Entre Rios, especialidad Piloto de Aviones Aerofotográficos, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 07 de junio de 1982.

45. 01 de junio de 1982; la tripulación del avión Hércules C-130 TC-63 muere heroicamente en combate en una misión de reconocimiento aéreo durante la Batalla Aérea por las Malvinas, ellos eran el Vicecomodoro D. Hugo César MEISNER, Capitán D. Rubén Héctor MARTEL y Capitán D. Carlos Eduardo KRAUSE, S.M. Julio Jesús LASTRA, S.A. Manuel Alberto ALBELOS y los Cabos Principales Miguel Angel CARDONE y Carlos Domingo CANTEZANO.

46. 02 de junio, se recuerda el natalicio del Soldado Clase 63 Héctor Ramón BORDON, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

47. 05 de junio, se recuerda el natalicio del Teniente D. Daniel Antonio JUKIC, oriundo de la Capital Federal, especialidad Piloto de aviones de Ataque, muerto heroicamente durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

48. 07 de junio de 1982, es derribado un avión Lear Jet de la II Brigada Aérea durante una misión de Reconocimiento Aéreo sobre la zona de San Carlos; mueren heroicamente en combate por la recuperación de las Islas MALVINAS su tripulación, compuesta por: Vicecomodoro D. Rodolfo Manuel de la COLINA, Mayor D. Juan José FALCONIER, Capitán D. Marcelo Pedro LOTUFO, S.A. Francisco Tomás LUNA y S. Aux. Guido Antonio MARIZZA.

49. 08 de junio de 1982, considerado por los ingleses como el día más negro de la Batalla Aérea por las Malvinas; durante los ataques aéreos

contra objetivos navales británicos, en la zona de Bahía Agradable, mueren heroicamente en combate por la recuperación de las Islas MALVINAS el 1er Teniente D. Danilo José BOLZAN, Teniente D. Juan José ARRARAS y el Alférez D. Alfredo Jorge A. VAZQUEZ. Es destruido el «Sir Tristan», la Fragata «Plymouth» o «Yarmouth»; hundido el «Sir Gallahad» y el lanchón de desembarco «Fox-Trot».

50. 12 de junio de 1982 es averiada nuevamente la fragata «GLAMORGAN» con un misil mar-mar disparado desde tierra.

51. 13 de junio de 1982, en un ataque diurno es atacado por aviones caza-bombardeos el Puesto de Comando inglés, salvando su vida por haberse demorado una reunión que tenían prevista allí, el Comandante Terrestre inglés Jeremy MOORE y su Estado Mayor.

52. 13 de junio de 1982, en la última misión nocturna que realizan aviones de la Fuerza Aérea durante la Batalla Aérea por las Malvinas es derribado un bombardeo en la zona de Puerto Argentino, muriendo heroicamente su navegador el Capitán D. Fernando Juan CASADO.
Al día siguiente capitularía la plaza.

53. En la madrugada del 14 de junio de 1982 despega de Puerto Argentino el último Hércules C-130, Sistema de Armas a través del cual se mantuvo permanentemente el puente aéreo rompiendo el bloqueo declarado por las Fuerzas Británicas.

54. 18 de junio, se recuerda el natalicio del Alférez D. Mario Luis

VALKO, oriundo de la Capital Federal, especialidad Piloto de Avión de Ataque, muerto durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 24 de mayo de 1982.

55. 25 de junio, se recuerda el natalicio del Teniente D. Héctor Ricardo VOLPONI, oriundo de la Provincia de BUENOS AIRES, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 23 de mayo de 1982.

JULIO

56. 29 de julio, se recuerda el natalicio del Cabo Héctor Hugo VARAS, oriundo de la Provincia de CORDOBA, especialidad Mecánico de Automotores, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 10 de mayo de 1982.

57. 31 de julio, se recuerda el natalicio del Teniente D. Pedro Ignacio BEAN, oriundo de la Provincia de CORDOBA, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 21 de mayo de 1982.

AGOSTO

58. 08 de agosto, se recuerda el natalicio del Cabo Primero Miguel Angel CARRIZO, oriundo de la Provincia de CORDOBA, especialidad Mecánico Electricista, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

59. 09 de agosto, se recuerda el natalicio del Cabo Primero Agustín Hugo MONTAÑO, oriundo de la Provincia de San Juan, especialidad Mecánico de Aeronaves, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aé

rea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

60. 10 de agosto, se recuerda el natalicio del Cabo Principal Carlos Domingo CANTEZANO, oriundo de la Capital Federal, especialidad Mecánico de Aeronaves, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de junio de 1982.

61. 17 de agosto, se recuerda el natalicio del Vicecomodoro D. Rodolfo Manuel DE LA COLINA, oriundo de la Capital Federal, especialidad piloto de aviones aerofotográficos, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 07 de junio de 1982.

62. 19 de agosto, se recuerda el natalicio del 1er Teniente D. José Leónidas ARDILES, oriundo de la Provincia de CORDOBA especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

63. 22 de agosto, se recuerda el natalicio del S.M. Julio Jesús LASTRA, oriundo de la Provincia de CORDOBA, especialidad Abastecimiento, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de junio de 1982.

64. 31 de agosto, se recuerda el natalicio del 1er Teniente D. Omar Jesús CASTILLO, oriundo de la Provincia de CORDOBA especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 30 de mayo de 1982.

65. 02 de septiembre, se recuerda el natalicio del Cabo Primero José Luis PERALTA, oriundo de la Provincia de Santa Fe, especialidad Mecánico de Armamento, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

66. 07 de septiembre, se recuerda el natalicio del Capitán D. Fernando Juan CASADO, oriundo de la Capital Federal, especialidad Navegador-Bombardero, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas,el 13 de junio de 1982.

67. 07 de septiembre, se recuerda el natalicio del Capitán D. Marcelo Pedro LOTUFO, oriundo de la Provincia de SALTA, especialidad Fotografía Aérea, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas. el 07 de junio de 1982.

68. 08 de septiembre, se recuerda el natalicio del Alférez D. Alfredo Jorge VAZQUEZ, oriundo de la Provincia de Santa Fe, especialidad Piloto de Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas,el 08 de junio de 1982.

69. 17 de septiembre, se recuerda el natalicio del Soldado Clase 1963 Héctor Walter AGUIRRE, oriundo de la Provincia de Buenos Aires, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 28 de mayo de 1982.

70. 20 de septiembre, se recuerda el natalicio del Teniente D. Carlos

Julio CASTILLO, oriundo de la Provincia de CORDOBA, especialidad Piloto Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 24 de mayo de 1982.

71. 28 de septiembre, se recuerda el natalicio del S.A. Francisco Tomás LUNA, oriundo de la Provincia de CORDOBA, especialidad Comunicaciones, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 07 de junio de 1982.

72. 29 de septiembre, se recuerda el natalicio del Soldado Clase 1963 Guillermo Hugo GARCIA, oriundo de la Provincia de BUENOS AIRES, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

OCTUBRE

73. 03 de octubre, se recuerda el natalicio del Cabo Primero José Alberto MALDONADO, oriundo de la Provincia de CORDOBA, especialidad Mecánico de Aeronaves, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

74. 22 de octubre, se recuerda el natalicio del Cabo Primero Andrés Luis BRASHICH, oriundo de la Provincia de CORDOBA, especialidad Mecánico de Armamento, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de mayo de 1982.

NOVIEMBRE

75. 10 de noviembre, se recuerda el natalicio del 1er Teniente D. Luciano GUADAGNINI, oriundo de la Provincia de BUENOS AIRES, especialidad Caza-Bombardeo, muerto heroicamente en combate durante la Batalla

Aérea por las Malvinas, el 23 de mayo de 1982.

76. 25 de diciembre, se recuerda el natalicio del Vicecomodoro D. Hugo César MEISNER, oriundo de la Provincia de CORDOBA, especialidad Navegador Avión de Transporte, muerto heroicamente en combate durante la Batalla Aérea por las Malvinas, el 01 de junio de 1982.

DICIEMBRE

Esta es una
publicación del Departamento
Comunicación Social
del Estado Mayor General
Fuerza Aérea Argentina

Impreso en OSFA - Departamento Gráfico - 1989

LOS ESTADOS UNIDOS Y AMERICA LATINA
Y LAS CONSECUENCIAS DE LA CRISIS DE LAS FALKLANDS/MALVINAS

Informe preparado por

DR. HOWARD J. WIARDA

Profesor de Ciencias Políticas

Universidad de Massachusetts/Amherst

Y

Catedrático residente y director

del Centro para Estudios Hemisféricos

Instituto Empresario Americano para Investigación

de Política Nacional

ante el

Subcomité de Asuntos interamericanos

Comité de Asuntos Exteriores

Cámara de Representantes de EE.UU.

20 de julio de 1982

LOS ESTADOS UNIDOS Y AMERICA LATINA

Y LAS CONSECUENCIAS DE LA CRISIS DE LAS FALKLANDS/MALVINAS

Howard J. Wiarda

Presentación personal

Soy Howard J. Wiarda, profesor de Ciencias Políticas de la Universidad de Massachusetts/Amherst y catedrático residente y director del Centro de Estudios Hemisféricos del Instituto Empresario Americano para la Investigación de la Política Nacional, Washington D.C. Antes de ingresar al IEA, fui catedrático visitante del Centro de Relaciones Internacionales de la Universidad de Harvard, 1979-81; profesor visitante de MIT; director de la revista "Polity"; y director del programa de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Massachusetts. Mis libros incluyen a "Políticas y cambio social en América Latina", "La República Dominicana", "Movimiento obrero católico brasileño", "Políticas y Desarrollo latinoamericanos", "Los derechos humanos y la política de derechos humanos de EE.UU.", "La continua lucha por la democracia en América Latina", y "El corporativismo y el desarrollo nacional en América Latina". He viajado mucho por toda el área, he vivido durante largo tiempo en varios países latinoamericanos y he estado estudiando el área profesionalmente durante más de veinte años.

El informe que sigue más adelante es puramente un trabajo individual basado en mis investigaciones y experiencia en América Latina y no es necesariamente la opinión de las organizaciones de las cuales soy integrante.

Introducción

En las discusiones sobre las relaciones latinoamericanas con EE.UU. como consecuencia de la controversia de las Falklands/Malvinas en los medios de comunicación y públicamente, hay dos interpretaciones dominantes. Una sugiere que las relaciones latinoamericanas-estadounidenses han sido dañadas nuevamente, gravemente y quizá irrevocablemente por la posición de apoyo que tomó EE.UU. con respecto a los británicos. La otra sugiere que se ha causado muy poco daño y que después de un determinado intervalo, las relaciones de América Latina-EE.UU. se estabilizarán y volverán a la normalidad.

Deseo sugerir una tercera y creo que es más exacta y que tiene un poco de las dos. Creo que las relaciones de América Latina-EE.UU. fueron dañadas gravemente por la posición y las acciones de EE.UU. en esta reciente crisis. Por otro lado, la controversia de las Falklands/Malvinas fue sólo una, especialmente un acontecimiento dramático de una historia bastante más larga de debilitamiento y probablemente empeoramiento de las relaciones latinoamericano-estadounidenses, consideradas en un panorama general. Nuestras relaciones bilaterales con unos cuantos países individuales son bastante buenas, pero nuestras relaciones con la zona en general, se han deteriorado.

La controversia de las Falklands/Malvinas ayudará así a acelerar las tendencias que hace tiempo estaban en curso. Sin duda, las relaciones latinoamericano-estadounidenses alcanzarán una nueva etapa como consecuencia de la más reciente controversia pero serán de un nivel más bajo, menos amistoso, menos complaciente y posiblemente más conflictivo que en el pasado. En este sentido, quizás sea correcto decir que nuestras relaciones finalmente se "estabilizarán" y volverá a la "normalidad". Pero la "normalidad" habrá sido restablecida en un contexto general de tensión, dificultad y nuevas condiciones que auguran aún mayores problemas en el future.

Los problemas esenciales

El Congreso tiene por lo menos el mismo conocimiento de los problemas de política y de las posturas básicas que plagan las relaciones de América Latina-EE.UU. como el de los que estudian el área. Permítanme resumirles esto brevemente con una serie de proposiciones, dejando las discusiones y calificaciones si son necesarias para el período de preguntas.

1. EE.UU. no está muy interesado en América Latina. Esa actitud se refleja muy bien en un comentario del columnista James Reston del New York Times que dice "EE.UU. hará todo por América Latina excepto leer sobre ella".

2. EE.UU. no cree que América Latina sea importante. Mi propia opinión es que la inmigración, las relaciones económicas, las prioridades políticas, la proximidad y otros factores nos están obligando a cambiar esa apreciación; pero el cambio requerirá cierto tiempo y será un proceso a largo plazo.

3. La política de EE.UU. aún tiene una orientación principalmente europea. Además, como país tendemos a ser eurocéntricos. En este contexto, América Latina no cuenta mucho. Los países latinoamericanos son considerados aliados de segunda categoría.

4. La política de EE.UU. está orientada según la crisis, como en la reciente controversia de las Falklands/Malvinas o en relación a la atención que le prestamos a El Salvador en los últimos dos años. El resto del tiempo ignoramos la zona.

5. No sólo no leemos sobre América Latina o no comprendemos bien su cultura política, sino que no deseamos entenderla. Nuestras imágenes y comprensión de la zona están envueltos en un velo de mitos y estereotipos populares erróneos. Estas actitudes a su vez, están condicionadas por antiguos prejuicios políticos, religiosos, raciales y culturales. En la reciente controversia de las Falklands/Malvinas las calumnias raciales, étnicas y culturales utilizadas -"dictadores con cuernos de plomo", "Generales picados de viruela", etc.- les faltó poco para ser indignantes. Combinamos la ignorancia sobre la zona con el prejuicio y con no poca hostilidad.

6. Cuando nos vemos obligados a prestar atención a América Latina, tendemos a verla exclusivamente a través de los cristales estadounidenses. Por ejemplo, la vemos como un continente encerrado en una lucha perpetua entre las dictaduras y la democracia, una formulación dicotómica que es falsa, errónea e ignora el genio de América Latina para las soluciones que pueden ayudar a reconciliar estas diversas tradiciones en la historia de la zona.2

7. A menudo utilizamos a América Latina como una especie de laboratorio viviente para experimentos de la ingeniería política y social- es decir la reforma agraria, la planificación familiar, el desarrollo de la comunidad- o alternativamente como teatro para la representación de los aspectos de política interna de EE.UU. Estos últimos ejemplos incluyen tanto los esfuerzos de la administración al principio para describir la crisis en América Latina como una lucha Este-Oeste según su campaña retórica, como las actividades de sus enemigos al utilizar América Central para demostrar sus credenciales social-reformistas, aunque dicha postura pueda tener poco que ver con las realidades de la zona. Como escribió mi colega de IEA, el columnista Nick Thimmesch, "Los demócratas casi siempre van a América Latina con libros cívicos, sermones, caldo caliente y anticonceptivos". Por el contrario, los republicanos tienden normalmente a ignorar a esa gran masa de tierras con sus 350 millones de personas y le prestan atención principalmente cuando los intereses de la Guerra Fría aparecen en primera plana.

Implicaciones de la Controversia de las Falklands/Malvinas en las relaciones latinoamericano-estadounidenses

Debido a los problemas básicos de ignorancia, prejuicio y falta de empatía o comprensión con respecto a América Latina, que yo diría son el quid de nuestras difíciles relaciones políticas y diplomáticas en el área, permítanme ahora referirme a las implicaciones de la controversia de las Falklands/Malvinas en las relaciones. Nuevamente, debido a los obstáculos de espacio y tiempo, estas se enlistarán brevemente y en forma de proposiciones, entendiendo que son necesarias la elaboración y la calificación.

Las implicaciones de la controversia de las Falklands/Malvinas en las relaciones de Latinoamérica/EE.UU. me parece que son graves, dañinas y a largo plazo. No creo que esta crisis haya producido algo bueno, como tampoco creo que el daño pueda ser reparado fácilmente o pronto. Al mismo tiempo, debería reiterar que la actual crisis es una de las tantas que hay en una historia larga que data de hace 17 años y que ayuda a que disminuya más a largo plazo la presencia, poder e influencia de EE.UU. en todo el hemisferio..

1. Nuestra larga "relación especial" con América Latina ha sido dañada gravemente y puede estar moribunda. En esta crisis, en la que EE.UU. optó por su aliado preferido, eligió a Gran Bretaña. Esa elección fue considerada en todo el hemisferio como una elección entre una civiliza

ción latinoamericana y otra anglosajona. Comprendo las razones de la elección y también la falta de amor de muchos latinoamericanos y que otros tienen por los argentinos. Aún, la elección fue dura; y mientras que los latinoamericanos informados entienden la "realpolitik" del asunto, no olvidarán la elección realizada.

2. El antiamericanismo es predominante en este momento. Esto se da no sólo en aquellas naciones que son aliadas de la URRS, sino también en los amigos tales como Venezuela y Brasil. Se ha extendido no sólo en la juventud, organizaciones obreras y en la izquierda sino también en los círculos conservadores y de centro. Estamos acostumbrados y esperamos que así lo sea, a que el antiamericanismo provenga de la izquierda; lo que pesa más en las actuales circunstancias es el incremento tanto del nacionalismo como el antiamericanismo de derecha y de centro.

3. La disputa Norte-Sur se ha intensificado. Ya agravada debido a los pasados agravios y la percibida inacción de EE.UU., la controversia de las Falklands/Malvinas es considerada en la mayor parte de América Latina y en otras partes como un caso deplorable de agresión por parte de las naciones industrializadas del Norte en contra de los países del Tercer Mundo del Sur. No puedo decir nada sobre la exactitud de estas percepciones pero se las cree así en la mayor parte de América Latina y allí como aquí las percepeciones a menudo son por lo menos tan importantes en la política como lo es la realidad.

4. Estos sentimientos me parecen síntomas de la disminución de la influencia de EE.UU. hace ya largo tiempo en América Latina, de los esfuerzos latinoamericanos para modificar su posición de dependencia vis-a-vis EE.UU., de la disminución de la presencia de EE.UU. en el área y nuestra presunción de hegemonía hemisférica y nuestro decayente control de los asuntos latinoamericanos. Dichas actitudes no se originaron con la crisis de las Falklands/Malvinas, sino que se han propagado como resultado de la misma. Como lo señaló el ex-director del Cuerpo de Paz, Joseph Blatchford, esta crisis aceleró el acercamiento de las naciones latinoamericanas hacia Europa Occidental, Japón, el Tercer Mundo, quizás incluso la no-alineación y la URRS porque "así esta el mundo hoy en día".

5. La crisis también dañó la credibilidad de EE.UU.. No sólo tomamos partido por los británicos sino que incluso cuando eramos aparentemente neutrales y participábamos de las negociaciones como pacifistas, estábamos en realidad ayudando a los británicos. Este hecho se ha publicitado más en América Latina que en EE.UU.

6. El sistema interamericano fue gravemente dañado. El tratado de Río que hace tiempo sosteníamos como un baluarte en contra de la expansión soviética, ya es sólo un difunto; la OEA se ha convertido en un foro antiamericano; todo el espectro de agencias interamericanas desarrolladas durante décadas se ven amenazadas; el sueño de una fuerza de paz interamericana es poco probable que resucite ahora; la vieja esperanza americana de algún día unir a la OTAN con la alianza hemisférica también se ha ido.

7. Mi apreciación es que casi seguro que habrá un aumento de la carrera armamentista en América Latina. No sólo Argentina querrá rearmarse sino que desencadenará una reacción en Brasil, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Bolivia. La carrera armamentista no sólo se limitará a las armas convencionales; Argentina y luego Brasil pueden desarrollar una capacidad nuclear y América Latina ya no será más una zona nuclear libre.

8. En Argentina los resultados internos de esta controversia serán inmensos. Una nación ya profundamente dividida, es factible que se fragmente aún más y que se produzca una mayor inestabilidad económica y política. Argentina ya no puede considerarse más como cómplice de EE.UU. en América Central. Las mejores relaciones que se habían desarrollado entre EE.UU. y Argentina durante el año y medio pasado, ya se han ido. Argentina puede restablecer relaciones "normales" con EE.UU. pero esa "normalidad" de esa relación implica una desconfianza profunda y persistente y bastante antiamericanismo.

9. La mano de la URRS se ha fortalecido. Los soviéticos pueden ser la única nación que ha ganado en esta crisis. Esto no implicará un repentino vuelco de América Latina hacia la realineación con la URRS; los soviéticos seguirán manteniéndose a distancia. Pero esto sí implica vínculos comerciales y diplomáticos más fuertes con los soviéticos; nuevos avances hacia la no-alineación y la neutralidad; y una disminución de los lazos de dependencia de EE.UU. A largo plazo, la crisis puede resultar con una presencia soviética más fuerte en tales zonas estratégicas como el Atlántico Sur o la Antártida.

10. La crisis de las Falklands/Malvinas ha hecho que se forme un club antiamericano adicional de la izquierda en América Latina, mientras que también permite que Cuba y Nicaragua, que apoyaron pública y notoriamente a la Argentina, rompan el creciente aislamiento hemisférico al cual estaban sujetas.

11. Las relaciones de EE.UU. con América Latina, públicas y privadas fueron más difíciles en una gran variedad de asuntos. Los contactos normales son algo tensos ahora, las relaciones diplomáticas son tensas, se cancelaron una gran cantidad de programas culturales y de intercambio. América Latina no está en condiciones de separarse de EE.UU. o de imponerle sanciones abiertas en su contra, pero habrá sanciones leves. Analice este panorama que me dio recientemente un ministro de gabinete argentino: cuando haya contratos para represas, caminos, etc. y cuando haya licitadores europeos, japoneses y americanos, podemos estar seguros de que las compañías de EE.UU. no obtendrán los contratos.

QUE DEBERIA HACER EE.UU.?

Argumentamos anteriormente que los problemas en las relaciones entre Latinoamerica y EE.UU., agudizados por la crisis Malvinas, eran principalmente de largo plazo y, por esa razón, de difícil resolución. Por lo tanto, la crisis ayudó a acelerar un proceso de alejamiento que había estado subyacente durante cierto tiempo, pero la crisis misma fue el más reciente de una serie de acontecimientos que han tenido el impacto acumulativo de alejar más y más a EE.UU. y América Latina. Debido a que estas diferencias son tan básicas, y han ido gestándose durante largo tiempo, es difícil creer que puedan ser resueltas fácil o rápidamente. Sin embargo, podrían ofrecerse algunas modestas sugerencias para mejorar las relaciones de alguna forma - aunque sin tornarnos excesivamente optimistas sobre que (1) estas sugerencias puedan ser fácilmente seguidas o que (2) a esta altura lleven a un mejoramiento de las cosas.

1. EE.UU. debería adoptar medidas para restablecer su especial relación con América Latina - o lo que queda de ella. HAY lazos de historia, cultura, política, religión y una común herencia del Nuevo Mundo que merece énfasis. Por ejemplo, podemos desear enfatizar nuestra búsqueda en común por un gobierno democrático, pero en el actual contexto no podemos buscar imponer nuestras preferencias institucionales sobre América Latina. Antes que esto, debemos enfatizar el desarrollo institucional de Latinoamérica y sus esfuerzos por estructurar instituciones viables de acuerdo con su propia historia y cultura.

2. Debemos comenzar a restaurar el sistema interamericano. Esto puede significar una reestructuración de la OEA, una reestructuración del tratado de Seguridad, etc. Si esto es posible, y hasta qué punto, está por ser visto.

3. Necesitamos adelantar rapidamente la Iniciativa de la Cuenca del Caribe. Si esto es posible en un año elegido, y con una formación de fuerzas en contra, los miembros del Comité pueden juzgarlo mejor que yo. Si no aceptamos la ICC, sin embargo, los países actualmente democráticos, como la República Dominicana y

Costa Rica, enfrentados a inmensas dificultaces económicas, se pueden convertir muy pronto en nuevos El Salvador.

4. En todas estas areas, debemos recordar que se requiere acción, no retórica. Ha habido muchas especulaciones sobre por qué hicimos lo qué hicimos en la controversia Malvinas/ Falklands; ahora lo que América Latina está esperando son pasos concretos, preferiblemente en la esfera económica. Las acciones adoptadas sobre comercio, tarifas, y medidas de mercado hablarán mejor que las palabras.

5. Debemos terminar con la intromisión en los asuntos internos de los países cuyas tradiciones y políticas son a menudo diferentes de las nuestras y que sólo debilmente comprendemos. Me opongo a que, ya sean embajadores americanos, o congresales ejerciendo esencialmente roles pro-consulares en países en los cuales son nombrados, o que visitan, busquen imponer sus soluciones preferidas en países donde estas pueden resultar inapropiadas. Todos comprendemos que el otorgamiento de ayuda por parte de EE.UU. acarrea en sí misma una obligación por parte de Norteamérica, de controlar que los fondos sean gastados en forma apropiada, pero hay formas de hacer esto con sensibilidad y sin el crudo manejo que hemos apreciado recientemente. Tales intervenciones en los asuntos internos latinoamericanos sólo producen mayores resentimientos y anti-americanismo.

6. Debemos, a largo plazo, fortalecer nuestro intercambio cultural y nuestros programas de idiomas y areas de estudio. El hecho es que nosotros no comprendemos a América Latina muy bien y que América Latina no comprende a EE.UU. Estos falsos conceptos y los malentendidos en ambos lados fueron particulamente evidentes durante la controversia Malvinas.

7. Deberíamos comenzar con debates y conferencias sobre la importancia relativa que debe asignarse a las diversas regiones del mundo con las qué debemos relacionarnos. Está justi-

ficado el Eurocentrismo todavía, o debe haber otras áreas de mayor importancia? He visto recientemente cifras de que EE.UU. tiene ahora mayor comercio con el Tercer Mundo que con Europa Occidental y Japón juntos. Creo que debe haber ahora una reafirmación fundamental, basada en esos datos económico-político-estratégicos, sobre la relativa importancia de las areas del mundo con los cuales tenemos importantes relaciones.

8. Debemos mostrar una mayor moderación en la utilización de América Latina, ya sea como un laboratorio para experimentación social o política, o como un respaldo para pronunciamientos políticos y posturas principalmente estructuradas para los fines de la política interna. La presión para "ordenar" un titular es grande, y América Latina no está a menudo en situación para responder, pero la realidad es que nosotros hacemos y decimos cosas con respecto a América Latina que no soñaríamos hacer con respecto a Europa, la Unión Soviética, China o el Medio Oriente. Este costo, actualmente, es demasiado alto para que nosotros continuemos dando como garantizadas nuestras alianzas con América Latina.

9. La controversia Malvinas ilustró nuevamente la necesidad de una buena inteligencia, señales claras, firmeza, directivas no-ambiguas en la política exterior. De un grado u otro, todos estos aspectos fracasaron en la crisis del Atlántico Sur. Algunas "inseguridades" en la política exterior son quizás inevitables en una sociedad del tipo pluralista y democrática que tenemos, pero hay también mucha más cabida para una mayor coherencia y coordinación de política.

10. Necesitamos ser más conscientes de la situación y discriminar con respecto a la dinámica de la política latinoamericana. Nuestra discusión es esta y otras crisis está a menudo expresada en términos de un conflicto presunto entre la dictadura y la democracia. Yo considero que esta es una dicotomía errónea y peligrosa cuando se aplica a América Latina y que impone varias situaciónes combinadas. Esto fuerza a América Latina a un estrecho político rígido y a una situación de elección alejada de sus propias realidades políticas, descarta la posibilidad de varios es-

tadios relativos entre estos puntos extremos, y en la realidad niega lo que ha sido el genio de la política latinoamericana y de sus políticos en soluciones ad-hoc y aveces apresuradas. Todavía, es precisamente en esos acuerdos combinados y ad hoc que posibilitan que América Latina se ajuste a las crisis, se acomode a los cambios, y progrese en sus esfuerzos por el desarrollo.

11. Sobre todo, convocaría a una nueva era de tolerancia, empatía y entendimiento con respecto a América Latina. Durante demasiado tiempo nuestras actitudes hacia esta área han sido caracterizadas por la ignorancia, el desdén, la condescendencia, y cierta vaga hostilidad. Estos aspectos fueron reflejados intensamente en la controversia Malvinas. Es tiempo que pongamos estos prejuicios de lado y comencemos a comprender a América Latina no en términos estrictamente americanos sino en su propio contexto, idioma, y ubicación. América Latina impondrá y debe hacerlo, su propio modelo de desarrollo, independiente de las preferencias de EE.UU. Es tiempo de que dejemos que América Latina sea América Latina.

Señor Presidente, he estado refiriéndome a esta moderación, empatía y comprensión hacia América Latina durante 20 años. La experiencia, como bien puede comprender, no lleva a ser excesivamente optimista en cuanto a las posibilidades para que muchas de estas premisas de política exterior y actitudes básicas con respecto a esta área sean fácilmente alteradas . Mis estudiantes y gran parte de la generación más joven comprende la necesidad de reordenar nuestras prioridades según sugerimos aquí, para una modestia desacostumbrada y cierta deferencia en nuestras actitudes, pronunciamientos y política hacia América Latina. Pero entre los funcionarios de mayor rango y en los ámbitos políticos, tanto entre los Repúblicanos y Demócratas, la urgencia intervencionista, y la presunción de que nosotros conocemos lo suficiente sobre América Latina, continua predominando. Ese supuesto, y a menudo la improvisación, la mala información, las iniciativas política etnocéntricas que surgen de eso, no descubren la raíz de nuestros problemas con América Latina.

Audiencias tales como estas pueden brindar un foro útil para llevar un mensaje a los políticos y líderes de opinión,

Audiencias tales como estas, pueden brindar un foro útil para llevar un mensaje a los políticos y líderes de opinión como ustedes lo son, y para continuar el debate sobre el papel apropiado de EE.UU. y América Latina. Ese papel, según me parece, en las cambiantes circunstancias del presente, requiere que evitemos el sentido de superioridad matizada con disgusto con que siempre hemos mirado a América Latina, y que comencemos a ejercitar la comprensión, la empatía, y el entendimiento de los esfuerzos de América Latina para desarrollarse en forma autónoma, por si misma, y en términos de sus propios acuerdos institucionales. Al menos, la crisis Malvinas debería alertarnos sobre los intensos sentimientos nacionalistas en toda esta zona y el deseo de "marchar solos" si fuera necesario, y de que, en realidad de hecho América Latina no puede ya más contar automáticamente su alianza con EE.UU.-

- - - - - - -

1. Estos argumentos han sido presentados con mayor longitud en mis libros CAMBIO SOCIAL Y POLITICO EN AMERICA LATINA : LA TRADICION DISTINTA. (Amherst : Universidad de Massachusetts Press, 1982), LA LUCHA CONTINUA POR LA DEMOCRACIA EN AMERICA LATINA (Bouder: Westview Press 1980), y CORPORATIVISMO Y DESARROLLO NACIONAL EN AMERICA LATINA (Boulder: Westview Press 1981). Ver también los argumentos presentados en una edición especial del AEI REVISTA DE LA DEFENSA Y POLITICA EXTERIOR dedicada a la "Crisis en Centroamérica".

2. Estos argumentos están elaborados en forma provocativa en mi ensayo " ES AMERICA LATINA DEMOCRATICA - Y DESEA SERLO?" en LA LUCHA CONTINUA POR LA DEMOCRACIA EN AMERICA LATINA.

3. Según se aplicó en el tema de los DD.HH. y las diferencias entre EE.UU. y América Latina, ver mi ensayo titulado " La Democracia y los Derechos Humanos en América Latina: Hacia una nueva conceptualización" ORBIS (Primavera 1979) reeditado en DERECHOS HUMANOS Y LA POLITICA NORTEAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS (Washington : AEI, 1982).-

- - - - - -

Estudios de casos en la ley de la guerra terrestre II[1]:

La campaña de las Malvinas

Mayor Robert D. Higginbotham,
Ejército de los EE.UU.

Estudios de casos en la ley de la guerra terrestre II[1]:

La campaña de las Malvinas

Mayor Robert D. Higginbotham,
Ejército de los EE.UU.

En varias ocasiones, el combate entre las fuerzas británicas y argentinas en la Guerra de las Malvinas se hizo muy fuerte. Tales condiciones aumentan las dificultades asociadas con una rígida adherencia a la ley de la guerra terrestre. Este artículo examina la evidencia disponible del combate en las Malvinas para determinar el grado de cumplimiento de dicha ley por ambos bandos.

Sale la flota

SEGUN el autor de una de las historias más o menos "instantáneas"[2] de la reciente guerra en las Islas Malvinas, la "despedida a la flota en Portsmouth nos recordó la salida del Ejército y de la Armada para la Guerra de los Bóers de 1899-1902."[3] Además de la despedida ruidosa[4] y sentimental, se destacan fácilmente varias otras semejanzas entre la Segunda Guerra de los Bóers y la guerra entre los británicos y los argentinos en las Malvinas.

En las dos guerras se luchó con la tecnología más moderna de la época. Concedidamente, las armas y el equipo habían cambiado dramáticamente en los 80 años que separan los dos conflictos. Dispositivos de perturbación de los radios, el radar, telémetros lasércicos, bombas de racimo, minas dispersables, aeronaves a chorro y a pistón, misiles y los adelantos en las armas de pequeño calibre, habían reemplazado los fusiles de repetición, las ametralladoras, piezas de artillería con cargas de pólvora sin humo y los teléfonos de la guerra en el África del Sur.

Además de ser las armas y otros pertrechos de último diseño en ambas gue-

rras, la Guerra de las Malvinas se luchó sobre un pedazo de tierra. La Campaña de las Malvinas tuvo un principio, un promedio durante el cual tuvo lugar el combate, y un fin definido. Un escritor la describió como una clásica expedición punitiva del siglo XIX.[5] Ahora ha aparecido otra semejanza entre los dos conflictos—por lo general, el combate en las Malvinas se condujo de acuerdo con la ley de la guerra. Actualmente la ley de la guerra se conoce cada vez más como la "ley del conflicto armado" para tomar en cuenta las situaciones en las que, como en las Malvinas, no se puede aplicar exactamente la palabra "guerra", pero existe seguramente la necesidad de establecer reglas para gobernar el conflicto.

Como en el caso de la Guerra de los Bóers,[6] los que han escrito sobre la guerra en las Malvinas han acentuado que "los dos bandos lucharon con una decencia considerable".[7] Fue tan "limpia" como jamás puede ser la guerra, y la palabra "atrocidad" aún no se ha aplicado a ninguno de los incidentes ocurridos durante el combate.

De este asunto se bromeaba durante las conferencias que las tropas británicas recibieron en tránsito. A ellas se les preguntó: "¿Qué hace usted si encuentra a un enemigo herido?" La respuesta fue "Le vuelo la cabeza." La próxima pregunta: "¿Y qué hace si está presente un grupo de televisión?" La próxima respuesta: "Lo tratamos como si fuera uno de nosotros."[8] Aparte de esta jocosidad de a bordo, no ha habido ninguna alegación de graves violaciones deliberadas de las reglas.

Claro está que el escribir sobre esto sufre algo porque todavía no se sabe todo lo pertinente al asunto, especialmente desde el punto de vista argentino. Sin embargo, parece razonable concluir que generalmente se observó la ley del conflicto armado. Esta conclusión es apoyada por la relativa escasez de ocasiones en las que pudo haber violaciones. Y la conclusión general de que se obedecieron las reglas es común de los periodistas independientes que presenciaron el conflicto. Finalmente, ambos beligerantes aparentemente están de acuerdo con esta evaluación.

El punto de vista británico sobre este asunto lo expresó John Nott, que en la época de la guerra era secretario de estado británico para la defensa. Los británicos tomaron a unos 11.400 prisioneros durante la guerra. Habían anticipado la posibilidad de tomar quizá la mitad de ese número y habían empacado casetas en Inglaterra para alojar a los prisioneros. Lamentablemente, las casetas cayeron al fondo del mar cuando la Argentina hundió el *Atlantic Conveyor*. Como resultado de esta pérdida, los prisioneros se alojaron en barracas frigoríficas (con la unidad refrigerante apagada), en corrales de ovejas (que eran edificios en realidad) y en todo otro edificio que se pudiera utilizar. La escasez de alojamiento para los prisioneros hizo que algunos la consideraran como una violación, por lo menos técnica, de la Convención de Ginebra Relativa al Tratamiento de los Prisioneros de Guerra cuando se alojaban a bordo de buques.[9]

Nott admitió que la situación presentaba un problema pero añadió que un representante del Comité Internacional de la Cruz Roja, que estaba en las islas como observador, juzgó razonable tal procedimiento bajo las circunstancias. Parece además que estos prisioneros nunca estuvieron en peligro de ataque por sus propias fuerzas armadas, ya que las hostilidades habían terminado antes de que se pusiera a bordo a los prisioneros. Ellos mismos frecuentemente comentaban que las condiciones a bordo eran superiores a las de las Malvinas, donde el tiempo realmente era miserable.

Los británicos conocían la sensibilidad

del clima político y proveyeron entrenamiento sobre la ley de la guerra para las tropas en su viaje hasta las islas, aunque los soldados tal vez no tomaran muy en serio tal entrenamiento. El énfasis que se puso en este tipo de entrenamiento no se sabe. Un miembro de la fuerza publicó un artículo en revistas militares tanto británicas como estadounidenses en el que describe el riguroso entrenamiento que recibieron las tropas, pero no menciona ningún entrenamiento sobre la ley de guerra.[10] No obstante, Nott dijo que tal entrenamiento recibiría más énfasis en el futuro, indicando así un interés verdadero por parte de los británicos.[11]

El establecer la percepción argentina del clima de la ley de la guerra es algo más difícil. Parte del problema en la falta de percepción proviene del obstáculo lingüístico. En una ocasión, varios soldados argentinos temían que los británicos los mataran debido a los rumores que habían escuchado antes de su captura. Cuando un guardia británico intentó explicarles, por medio de una pantomima elaborada, que no debían tratar de escapar y lo que les podría pasar en caso de intentarlo, se acercó por casualidad un capellán, y los prisioneros concluyeron erróneamente que estaban a punto de ser fusilados.[12] Incidentes semejantes podrían fácilmente opacar la percepción argentina de la conducta británica.

Una segunda dificultad en establecer un cuadro exacto de la percepción argentina de las Malvinas desde la perspectiva de la ley de la guerra reside en la actitud del gobierno argentino después de su derrota. Cuan claro se hará el cuadro más tarde no se sabe. El General de División Mario Benjamín Menéndez fue detenido por las autoridades durante 60 días por haber publicado, sin permiso del ejército, su obra: *Las Malvinas: Testimonio del Gobernador*. Este libro trata sobre la breve carrera del general como gobernador de las Malvinas. Quizá con el actual cambio de gobierno esta información sea ahora más fácilmente disponible.

Según la UPI, un reportaje oficial del gobierno argentino[13] ha comentado favorablemente la observancia de la ley de la guerra por parte de los británicos en las Malvinas. En particular, los argentinos no encontraron ninguna violación de la ley de la guerra en un incidente en que se le disparó a un prisionero que se había incendiado después de una explosión de municiones. Este incidente se discute detalladamente más tarde en este artículo.

Además de la posición del gobierno, recientemente se publicó un libro de entrevistas con veteranos argentinos de la guerra. Sus opiniones en cuanto al cumplimiento eficaz de la ley de la guerra durante y después del combate son parte de estas entrevistas. Su evaluación es generalmente favorable.

A pesar de que ambos lados y los periodistas presentes en el campo de batalla concuerdan en que fue una campaña limpia, las pocas violaciones que sí ocurrieron proveen un instrumento excelente para la discusión de los principios de la ley de la guerra tal como se aplicaron en un escenario más moderno que la Guerra de los Bóers. Estos seis principios, obtenidos de la Convención de la Haya,[14] las Convenciones de Ginebra[15] y la ley consuetudinaria de la guerra tal como se ha desarrollado a través de los siglos, son:

- Los prisioneros de guerra enemigos y los civiles detenidos se merecen un tratamiento humanitario.
- Igualmente los soldados estadounidenses se merecen también un tratamiento humanitario si caen prisioneros.
- Toda orden que lleve a cometer violaciones en contra de la ley de la guerra se debe desobedecer.

- Los superiores que ordenen que se cometan tales violaciones son criminalmente responsables por sus propias órdenes, como también lo son los subordinados que las llevan a cabo.
- Toda violación de la ley de la guerra ha de comunicarse.
- Se prohibe el empleo de técnicas de combate ideadas para causar sufrimiento, la destrucción innecesaria a la propiedad, o muerte que no contribuya en nada al cumplimiento de la misión.

Escaramuzas

Uno de los primeros incidentes relacionados con la ley de la guerra no ocurrió en las Malvinas propiamente, sino en la isla de South Georgia. Entre los 1.000 y 1.300 km al este de las Malvinas, las tropas argentinas ocuparon a South Georgia, y los británicos por fin decidieron atacar allí primero por varias razones. South Georgia quedaba fuera del alcance de la fuerza aérea argentina y podría proveer a los buques de la Real Armada de un lugar para reabastecerse después de su largo viaje al sur. Se suponía que South Georgia caería rápidamente, proveyendo así la primera victoria para los políticos y el público británico. El tiempo necesario para recobrar a South Georgia les permitiría a los británicos mejorar la preparación de su inteligencia e impartir entrenamiento adicional para sus tropas antes del combate principal en las Malvinas. South Georgia les serviría de práctica. La operación no fue en absoluto el fácil triunfo que se había anticipado.[16]

El 25 de abril de 1982 se observó un submarino de la época de la Segunda Guerra Mundial que había pertenecido a los EE.UU., llamado el *Santa Fe* por los argentinos, en la superficie cerca de Grytkiven, South Georgia. Este fue atacado por helicópteros con cargas de profundidad y misiles. Los misiles pueden haber pasado por el buque sin explotar, pero las cargas de profundidad lograron aparentemente forzar al *Santa Fe* a tocar en el puerto del Rey Eduardo, cerca de Grytkiven. El barco ya se inclinaba mucho a la banda y perdía el petróleo. Cuando desembarcaron los británicos se encontraron con las banderas blancas que volaban de las posiciones argentinas.

El número de prisioneros tomados por los británicos varía en los reportajes publicados de entre 137[17] y 156, más 38 civiles.[18] Pero, sea cual fuere el número, se los trató de acuerdo con las Convenciones de Ginebra. Se reconocieron las banderas blancas, y los que requerían atención médica la recibieron. Un tripulante de un submarino tenía las piernas gravemente heridas por un misil que pasó por el *Santa Fe* sin detonar. El personal médico británico lo asistió.

La calidad de la atención médica que ofrecieron los británicos sin distinguir británicos y argentinos fue notable. Se realizaron más de 300 operaciones quirúrgicas, 100 de ellas para aliviar a argentinos heridos. De todos los heridos que llegaron vivos a las instalaciones médicas, sólo murieron dos.[19] Hasta cuando no se disponía de médicos expertos, se hizo todo esfuerzo para proveer la mejor asistencia disponible. En una ocasión, un prisionero argentino resultó con una herida grave en la cabeza. Los sesos caían del casco. Los soldados británicos devolvieron al casco el material que sobresalía, lo ajustaron de nuevo en la cabeza del prisionero y lo evacuaron. Evidentemente sobrevivió.[20]

Dos días después de la toma de South Georgia, un prisionero argentino murió en las circunstancias siguientes: Se había decidido mover el *Santa Fe* a Grytkiven y se llevó a bordo a un submarinero capturado

para poner el buque en equilibrio. El marino inglés asignado a vigilar al prisionero durante este esfuerzo concluyó erróneamente que el prisionero quería o barrenar el buque o lanzar un torpedo, y el marino lo mató. Ya se describa como un "incidente grave"[21] o una "muerte innecesaria",[22] el hecho es que se mató a una persona a quien la ley de la guerra le garantizaba tratamiento humanitario.

Este incidente señala al hecho de que la ley, aunque observada escrupulosamente, no puede más que reducir al mínimo el sufrimiento innecesario. Tales incidentes nunca podrán eliminarse porque los que aplican la ley son hombres, normalmente jóvenes, llevando armas y operando bajo condiciones de suma tensión. Las decisiones se hacen al instante aunque el resultado sea la muerte. Aunque el submarinero no debió haber muerto, ambos bandos percibieron el inicidente de una manera realista. Los británicos admitieron su error y se disculparon con el Capitán del *Santa Fe*. El capitán aceptó su apología, y se enterró al submarinero con todos los honores militares.[23]

Los argentinos también hicieron lo que pudieron por reducir el efecto deshumanizador que puede tener la guerra. Se mostraron especialmente escrupulosos en su tratamiento de los muertos británicos. El piloto de un *Harrier*, muerto sobre Goose Green más tarde en la guerra, se enterró con todos los honores militares "en una ceremonia de considerable dignidad y reverencia".[24]

Aunque tuvo éxito el ataque británico en South Georgia, había mejorado poco la situación para las batallas más grandes que siguieron. La incursión a las posiciones argentinas en Pebble Island fue distinta debido al impacto que tuvo en el éxito de las operaciones subsiguientes. *Pucaras* argentinos—lentos aviones a pistón concebidos para atacar a la infantería con bombas y cañones de 20mm—despegaban de una pista de aterrizaje en Pebble Island. Allí había una instalación de radar, y también reservas de municiones y de combustibles. La destrucción de estas facilidades y del equipo fue necesaria para mejorar las condiciones de las tropas terrestres británicas más tarde en la campaña.

Los soldados británicos desembarcaron durante una tormenta tremenda, apoyados por el cañoneo de la marina. Los *Pucaras* y otras aeronaves militares fueron volados con granadas de mano y otros explosivos. Los británicos también decidieron destruir las avionetas que pertenecían a la población civil de Pebble Island. Se temía que los argentinos utilizaran estas aeronaves para propósitos militares si se dejaran intactas.

Aunque la propiedad de los no combatientes no está normalmente sujeta a confiscación,[25] los argentinos podían utilizar las aeronaves privadas en caso de necesidad militar. Por lo tanto, los británicos estaban probablemente justificados en destruir los aviones de los civiles. Cualquier disputa que ocurriera después entre los dueños de estos aviones y el gobierno británico sobre la necesidad de su destrucción no cae bajo la protección de la ley de la guerra. Esta protege la propiedad de la población civil del enemigo, y cualquier reclamo de daños contra los británicos sobre estas aeronaves se ventilará según la ley municipal—es decir, la británica.

El esfuerzo principal

El 21 de mayo de 1982 los británicos desembarcaron en el área de San Carlos en la Falkland Oriental. El Servicio Especial de Lanchas había explorado esta área

hacía unos días e informado que estaba sin defensas. Pero la última patrulla antes del desembarco encontró a algunos argentinos. Cuando se recibió esta información, 24 soldados del Servicio Especial de Lanchas y un Capitán del Real Cuerpo de Marina que hablaba español regresaron a la isla en un esfuerzo por inducir a los argentinos a que se rindieran. La petición de rendimiento se contestó de tres maneras—algunos se rindieron, otros lucharon y fueron o capturados o muertos, y otros huyeron.[26]

Un tal Teniente Reyes comandaba a algunos de los argentinos en el área de San Carlos, y su conducta fue todo menos lo correcto bajo la ley de la guerra. Antes de que desembarcaran los británicos, este oficial había golpeado al director del pueblo de San Carlos en la cara con la culata de una pistola. Había disparado contra el ganado y, con arma en mano, tomado comida y ropas de los habitantes de la isla. Amenazas semejantes y otros robos de comida ocurrieron en Douglas mientras los soldados argentinos se retiraban hacia Stanley.[27]

El llevarse comida cuando es necesario tal vez no sea un acto criminal; no obstante, la manera que Reyes había empleado para obtener alimentos excedió claramente lo aceptado como conducta legítima. Durante la guerra se oyó decir mucho que los soldados argentinos no recibían provisiones adecuadas. La verdad parece ser que a las Malvinas llegó más comida de lo suficiente durante toda la campaña, pero las provisiones no se distribuían muy bien. Soldados rasos que no podían depender de sus líderes para que se les proveyera de comida acabaron por matar y comerse las ovejas de los habitantes de la isla. No se pagaba ninguna compensación por las provisiones obtenidas de ese modo.[28] Las tropas son responsables por sus actos, pero los malos líderes como Reyes los pusieron en una posición muy extrema.

No es de sorprender, entonces, que una violación de la ley de la guerra ocurriera en la región de San Carlos donde Reyes había servido de modelo. Algunos soldados británicos se dieron cuenta de que los reportajes previos sobre la presencia de argentinos eran incorrectos, pero no todos los pilotos de helicópteros en la región fueron notificados de eso. Un piloto que entregaba abastecimientos creía todavía que la región estaba sin defensas hasta que recibió fuego. El piloto dejó caer su carga y se escapó. Otros dos helicópteros de escolta ligeramente armados que acompañaban al barco de abastecimientos no tuvieron tanta suerte. Los argentinos los derribaron sobre el mar y luego dispararon contra las tripulaciones de los helicópteros derribados mientras luchaban por salir del agua.

Tres tripulantes fueron muertos, y el cuarto quedó gravemente herido. Aunque varían los reportajes de este incidente en cuanto a la severidad de la violación, el hecho es que se disparó en el agua a los soldados derribados de la dotación, lo que es una violación de la "Convención de Ginebra para mejorar las condiciones de los miembros heridos, enfermos, y naufragados de las fuerzas armadas en el mar."[29] Poco después de este incidente, se derribó a un piloto argentino en la vecindad. Los líderes británicos aseguraron que el piloto recibiera tratamiento adecuado y atención médica a pesar de algunas sugerencias al efecto de que el piloto pagara por lo que les pasó a las tripulaciones de los helicópteros.[30]

El foco de la guerra cambió a Goose Green después de los eventos en San Carlos. La misión en Goose Green era el segundo batallón, el Regimiento de Paracaidistas, normalmente llamado simplemente el "2 Para". El Teniente Coronel

Herbert Jones, conocido como "H", comandaba el batallón. Este era un comandante inmensamente popular con las tropas, y tenía fama de ser arriesgado. Aunque era un combatiente determinado, también era un "caballero y muy escrupuloso" al entrenar a sus tropas para el debido tratamiento de los prisioneros.[31] El murió durante la batalla, y el Mayor Cris Keeble comandó al batallón por el resto de la operación.

Durante la batalla por Goose Green, los soldados argentinos levantaron una bandera blanca. Un líder de pelotón, el Teniente James Barry, y dos soldados se adelantaron para aceptar lo que creían ser una capitulación, y todos los tres resultaron muertos por el fuego enemigo. Aunque algunos segmentos de la prensa británica se enfurecieron por esta "traición", Keeble, cuyos soldados murieron como resultado del incidente, adoptó un parecer más llevadero, llamándolo "un error en la confusión del combate".[32] Un corresponsal indicó que mientras se adelantaba el teniente, una ametralladora británica abrió fuego contra otra posición argentina, y el teniente y sus soldados cayeron muertos en medio del tiro de reacción.[33]

Otros comunicados indicaron que un grupo de soldados enemigos intentaba rendirse desde su posición y otros soldados argentinos en otra trinchera dispararon a los tres británicos sin haber visto la bandera blanca. Es un acto de "traición" si un bando pone al otro en una situación desventajosa exigiendo que el otro bando cumpla con la ley de la guerra. Por ejemplo, es traición colocar trampas explosivas en los cuerpos de los muertos porque el otro bando está obligado por la ley de la guerra a reunir y enterrar a esos muertos. No sería traición esconder una trampa explosiva en el equipo militar dejado en el campo de batalla, porque la ley de la guerra no le obliga al otro bando a recoger tal propiedad y lo hace a su propio riesgo.

Un soldado británico examina las armas de los prisioneros

Por lo tanto, si las tropas que alzaron la bandera blanca fueron las que le dispararon a Barry, ocurrió un acto de traición en violación de la ley del conflicto armado.[34] De todos modos, los tres soldados británicos murieron. La lección de esto es en parte legal y en parte práctica. La ley exige que se reconozca la bandera blanca, pero ésta sólo significa el deseo del otro lado de hablar, no necesariamente de rendirse. Fuere cual fuere el caso en Goose Green, nada exigía que los británicos se expusieran. El que alza la bandera blanca es el que debe avanzar, y esto es lo que se debió haber exigido de los soldados argentinos en este caso.

El abuso de la bandera blanca introduce otro elemento de tensión en el campo de batalla. También conduce a un enojo comprensible por parte de las víctimas de tal acto, ya sea accidental o deliberado.[35] Luego surge el acto de represalia. Una represalia es un acto en violación de la ley de la guerra cometido en reacción a una violación del bando contrario. Este se lleva a cabo para obligar al otro lado a cumplir con la ley de la guerra en el futuro. Hay varios requisitos previos que hay que observar antes de emplear una represalia.

El elemento más crítico de una represalia es la prohibición de desquite contra los prisioneros de guerra o civiles detenidos.[36] Y la política de EE.UU. es que nunca se tomarán represalias contra los civiles, estén ya detenidos o todavía bajo el control enemigo. Por tanto, el único objeto legítimo de una represalia sería un soldado enemigo en campaña, todavía en estado combatiente, o la propiedad enemiga.

Sin embargo, hasta un soldado enemigo en el campo no puede legalmente ser el objeto de una represalia que proviene de un motivo de venganza. La represalia es "el último recurso inevitable para inducir al enemigo a desistir de métodos ilegales".[37] La misma definición del término indica que un requisito previo para una represalia es el agotamiento de otros recursos concebidos para hacer que el enemigo cumpla con la ley de la guerra. Las Convenciones de Ginebra incluyen artículos comunes que estipulan la conducción de encuestas en toda alegación de violación.[38] Tales encuestas deben completarse antes de que se tome la represalia.

El poder de la prensa, si está presente en campaña, como lo estuvo en las Malvinas, puede ayudar divulgando violaciones pasadas en un esfuerzo para hacer cumplir de parte del enemigo con la ley de la guerra. Hay que considerar también la posibilidad de que el rígido cumplimiento de la ley por un bando, a pesar de una violación por el otro, no motive el futuro cumplimiento debido al deseo enemigo de tratamiento recíproco en el futuro. Y, por fin, toda represalia tomada ha de ser proporcional a las ofensas del enemigo, aunque no tienen que ser idénticas.

Debido a la cantidad de factores que se deben evaluar antes de que se tome una represalia, la decisión de hacerlo debe ser de la más alta autoridad disponible. EE.UU. toma la ley de la guerra muy en serio, y un oficial que ordene una represalia ilegalmente quedará sujeto tanto él como los soldados que la lleven a cabo, a responder por un acto criminal bajo el Código de Justicia Militar. Por eso es aconsejable dejarle la decisión a la autoridad de mando nacional.[39]

¿Fue represalia la reacción británica a la muerte de Barry? En la batalla por la escuelita de Goose Green, después de las muertes de los tres soldados británicos, ningún soldado argentino sobrevivió. Contra los soldados en la escuela de Goose Green se emplearon explosivos y granadas incendiarias que causaron una explosión incendiaria—como resultado de incendiarse las municiones o quizá los

granos almacenados en el edificio.[40] En la batalla entera, los británicos contaron 17 muertos y 31 heridos.[41] Las pérdidas argentinas montaron a 250 muertos y 121 heridos.

Las proporciones de muertos y heridos hicieron que algunos observadores sugirieran que se habían tomado represalias contra los argentinos o bien por el incidente de la bandera blanca o como resultado de la muerte de Jones, o por los dos incidentes. Otros sugirieron explicaciones distintas por las cifras de bajas. La ley de la guerra no requiere que se haga un esfuerzo por herir a un combatiente legal en lugar de matarlo, ni tampoco requiere que un combatiente legal se rinda. Las tropas bien entrenadas que matan con tiros certeros no violan la ley de la guerra. También es posible que muchas de las bajas argentinas no fueran muertos por francotiradores británicos en el combate mismo, sino que murieran como resultado de las bombas de racimo empleadas por los británicos por varios días antes del ataque.

Sea cual fuere la verdad, la propaganda argentina se aprovechó de las cifras y acusaron a los británicos de haber asesinado a tropas argentinas mientras se rendían.[42] Los británicos no defendieron el número de bajas en Goose Green a base de una represalia. El campo de batalla era letal y fue defendido por un enemigo que resistía fuertemente. Si los británicos hubieran admitido que los números podrían sugerir alguna anormalidad, les habría sido difícil defender a Goose Green con una represalia legal.

En primer lugar, el comandante en tierra, Keeble, no consideró el incidente de la bandera blanca un acto de traición. En segundo lugar, no hubo ningún esfuerzo por referir el asunto al cuartel general superior, o bien para que se llevara a cabo una encuesta sobre el incidente de la bandera blanca o para obtener una decisión de si tomar o no represalias. Y, finalmente, si el número de muertos argentinos fue el resultado de una represalia, ésta no fue proporcional al número de británicos muertos como resultado de alzar la bandera blanca.

La explicación más probable por el violento combate de Goose Green la ofreció Keeble:

Nuestra gente es *sumamente agresiva. Están entrenados para luchar. . . .Más claro no se puede expresar. Hay que matar al enemigo, hay que destruir esa ametralladora antes de que lo destruyan a usted. Cuando se disparan proyectiles antitanques a una trinchera, mucha gente muere. Si hay cuatro personas en una trinchera y cae una granada, mueren cuatro personas. Cada trinchera que uno ataca, es* destruida. *Usted salta trinchera adentro y la barre con fuego, y si ve a un* Argie, *(soldado argentino) o muere él o muere usted. . . .*[43]

Si los argentinos en la escuelita y durante el resto de la batalla por Goose Green murieron como resultado de la potencia de fuego y del espíritu luchador de los británicos, murieron lícitamente. El justificar el número de bajas a base de una represalia legítima habría fracasado.

Otro asunto relacionado a la ley de la guerra emergió con respecto a Goose Green. Cerca del campo de aterrizaje en Goose Green los británicos hallaron contenedores de napalm para lanzamiento aéreo.[44] Había también una fábrica del napalm, completa con los cartuchos filtrantes e instrucciones para hacer la incendiaria. Empleado contra tropas en posiciones fortificadas, la quema intensa del napalm consume tanto oxígeno que las tropas allí quedan asfixiadas. Usado contra tropas a campo raso el napalm les quema horriblemente y se adhiere a las víctimas. ¿Habría sido una violación de la

ley de la guerra si los argentinos hubieran empleado napalm contra las tropas en campo abierto?

El único obstáculo legal contra el uso de un arma incendiaria es que no se puede emplear de tal manera que ocasione sufrimiento calculado e innecesario a los individuos. Aunque admitidamente el napalm ocasiona gran sufrimiento, también mata a los combatientes. La eficacia del napalm empleado en campo abierto se puede reducir enormemente porque no mata cuando su capacidad de quema no se confina, excepto a los que afecta directamente. El napalm quizá no sea tan eficaz cuando se emplea en campo abierto, pero no se prohibe tal uso.

Hay una prohibición contra el uso de balas de punta hueca debido a la teoría de que causan sufrimiento calculado e innecesario. Un corresponsal relató que se encontraron unos proyectiles de 9 mm taladrados en forma de *dumdum* en un depósito de abastecimientos argentino, pero no hay evidencia de que éstos jamás se emplearan. El mismo escritor indicó que se encontraron armas argentinas en escuelas y hospitales marcados con la Cruz Roja, pero tales violaciones no se divulgan extensamente.[45]

Cuando los británicos tomaron a Goose Green, descubrieron que los habitantes no siempre recibían tratamiento de acuerdo con las exigencias de la "Convención de Ginebra relativa a la protección de la población civil durante la guerra" mientras eran cautivos de la Argentina. Algunos argentinos se portaron correctamente hacia los detenidos, pero otros no. En Goose Green encerraron a 114 isleños sin darles comida adecuada ni agua ni acceso a servicios sanitarios. Una razón por la escasez de comida fue que los soldados se habían llevado la comida de los isleños. Esto se debió a la mala distribución de los alimentos, y no había razón aparente por la negación de acceso a suficiente agua y saneamiento.

No obstante, los que habían quedado encerrados bajo estas condiciones por fin tuvieron mejor protección cuando empezó la pelea de los otros isleños en sus propios hogares. La meta de la "Convención de Ginebra relativa a la protección de la población civil durante la guerra" es proteger a la población civil de innecesario daño incidental durante el combate. Y, durante la batalla por Goose Green, varias casas ocupadas fueron alcanzadas por el fuego de las armas de pequeño calibre y explosivos. La Argentina alcanzó la meta de la protección de la población civil casi por casualidad.

Sin embargo, en cuanto a otro tratamiento, especialmente la protección de la propiedad de la población civil, los argentinos fallaron en satisfacer los requisitos establecidos por la convención. En innumerables casos destruyeron muchas de las casas de los isleños. Saquearon la propiedad personal. En algunos casos, ensuciaron los suelos de las casas con excremento—sin motivación aparente.

Los prisioneros argentinos se quejaron más tarde de que los británicos no los trasladaron rápidamente de Goose Green a campamentos de prisioneros de guerra o buques hospitales para protegerles de su propia fuerza aérea y del tiempo.[46] El artículo 23 de la "Convención de Ginebra relativa al tratamiento de prisioneros de guerra" garantiza el alojamiento de los prisioneros fuera de la zona de combate tan pronto como sea práctico. No obstante, uno se pregunta si las demandas argentinas se basaban en el Artículo 23 ó en su miedo a la reacción de la población civil por violaciones con respecto a su propiedad.[47]

Mientras los británicos se preparaban para moverse de Goose Green para la última liberación de Stanley (llamado

Puerto Argentino por los contrarios cuando lo liberaron), muchas tropas argentinas fueron ordenadas por su comandante a ocupar posiciones defensivas en las casas de los isleños. La ley de la guerra permite el uso de tal propiedad privada en caso de necesidad militar si se evita el daño innecesario a las casas. Pero el comandante argentino se extralimitó y le ordenó a sus soldados que mataran a todos los isleños que resistieran a la ocupación de su casa. Si el uso de las casas fuera una necesidad militar, ellas podrían ocuparse por la fuerza pero sin matar a nadie.[48]

Mientras el combate se acercaba a Stanley, un soldado argentino, identificado sólo como Juan Carlos, entregó su arma y sirvió temporeramente como camillero. El y sus compañeros quitaban a los heridos del campo de batalla, pero no llevaban el brazal de la Cruz Roja. Le toca al comandante decidir si el personal de sanidad o los practicantes provisionales llevan el brazal. Sin el brazal de la Cruz Roja, un practicante que es herido en el campo de batalla no constituye violación alguna de la ley de la guerra. Carlos no fue herido aunque cayeron granadas de artillería a su alrededor. La artillería tiene mala fama cuando se trata de identificar a la Cruz Roja en un brazal, pero no hubo ningún incidente de tiro británico contra una Cruz Roja cuando se usaba, y ningún incidente de tiro al personal de sanidad.[49]

Durante el intento británico por tomar Mount Longdon, un grupo de soldados argentinos pasó la noche en una posición de combate escondida. Los británicos corrieron por encima de su posición, un soldado inglés pisoteando la cubierta de su escondite. Los argentinos temían rendirse[50] hasta que uno de los tres se quitó el equipaje militar y le entregó su arma a uno de los otros. El soldado desarmado salió de la posición, dejando instrucciones a sus compañeros de dispararles a los británicos si no aceptaran su rendimiento. Los británicos tomaron preso al primer soldado sin incidente, y los otros dos lo siguieron.[51]

Los británicos registraron a los prisioneros para determinar si ellos todavía estaban armados. A los soldados estadounidenses se les enseña a registrar, callar, segregar, proteger, y acelerar a los prisioneros hacia la retaguardia. Tal tratamiento es perfectamente aceptable bajo la ley de la guerra. Parece, sin embargo, que algunos soldados británicos exageraron este proceso, y les quitaron sus abrigos a los prisioneros. La explicación ofrecida por este tratamiento fue que se les devolvería los abrigos por la noche cuando hiciera mucho más frío. Según la teoría, si los británicos no les quitaban los abrigos durante el día, los prisioneros se congelarían cuando hiciera más frío durante la noche. Por lo menos algunos prisioneros alegaron que nunca se les devolvió sus abrigos.[52]

La ley permite el quitarles toda la propiedad militar a los prisioneros, pero no los artículos personales ni los distribuidos para su protección personal, tales como abrigos, máscaras o cascos protectores, por lo menos mientras las condiciones exijan que los prisionieros guarden tales artículos. Una vez llegan los prisioneros a la retaguardia donde estos artículos protectores no se necesitan más, se pueden tomar de los prisioneros.[53]

Antes de la caída de Stanley, a algunos prisioneros argentinos se les alojó en un cobertizo cerca de Goose Green, que era el único lugar adecuado para protegerlos del tiempo. Las tiendas se habían hundido con el *Atlantic Conveyor*. Cerca de allí había un gran almacén argentino de municiones. El interés de los británicos era moverse hacia Stanley. Y el de los argentinos era hallar un lugar caliente y seco donde quedarse pero no cerca de su propio

depósito de municiones. Los británicos podían o mover a los prisioneros fuera del cobertizo o desviar recursos de Stanley para mover las municiones. A los argentinos se les dio la opción de o salir del cobertizo o mover las municiones ellos mismos.

Aparentemente, unos ingenieros se ofrecieron a mover los explosivos.[54] Durante la remoción de los mismos, ocurrió una explosión y un incendio. Posiblemente, se habían colocado cazabobos entre las municiones.[55] Un médico británico corrió en medio de las llamas y sacó del fuego por lo menos a dos ingenieros argentinos. A uno de ellos no se le pudo alcanzar por la intensidad del fuego. El hombre estaba ardiendo, sus dos piernas habían sido voladas, y su vientre estaba abierto. El médico, armado para su propia protección, como lo permiten las Convenciones de Ginebra,[56] le disparó varias veces a la cabeza del argentino en llamas.[57]

Otros prisioneros argentinos le dieron las gracias al médico más tarde por su acción,[58] y la mayoría de la gente la consideraría humanitaria bajo las circunstancias. Aunque se podría argüir que el médico cometió una violación de la ley de la guerra,[59] ningún bando ha hecho tal alegación.[60]

Una vez que los británicos tomaron presos a los soldados argentinos después de la caída de Stanley, su tratamiento, según el juicio de los propios prisioneros, fue muy bueno. Un prisionero vio a unos soldados desmontar un *Panhard* argentino, evidentemente para guardar algunas piezas como recuerdos, y lo halló objetable. El vehículo se había convertido en propiedad de la corona británica y se podía mover legalmente a Inglaterra.[61] Sin embargo, si las piezas se tomaran como recuerdos, no habría violación de la ley de la guerra en lo tocante a la Argentina. Si tal acción fuera una ofensa bajo la ley militar británica, como lo es según el Código de Justicia Militar, se podría castigar a los soldados responsables pero no por una violación de la ley de la guerra.[62]

Algunos prisioneros relataron que los británicos se habían mofado de ellos después de su captura, y otros alegaron que les soldados británicos les escupieron a sus prisioneros. Cierta cantidad de hostigamiento tal vez sea inevitable y no es una violación de la ley, pero el escupir no se considera como tratamiento humanitario. Otros prisioneros notaron registros extraños. Antes de abordar buques para su regreso a la Argentina, a los prisioneros se les quitó los cinturones y cordones de las botas (incluso propiedad personal, no cinturones militares). La ley requiere que a los prisioneros se les permita guardar su propiedad personal. Si se les quitaron los cinturones y cordones por razones de seguridad, ello podría haber sido permitido. No obstante, había que darles un recibo por todo artículo personal, y compensarles por los artículos no devueltos.[63] Con excepción de dos o tres incidentes, los británicos protegieron escrupulosamente la propiedad personal.

Las condiciones de a bordo eran mejores para los prisioneros que en las Malvinas. Esto fue especialmente cierto en cuanto a la distribución de comida, lo cual hicieron eficazmente los británicos. Un prisionero recordó una ocasión cuando se les dejó a los argentinos la distribución de su propia comida. Pero no les distribuyeron raciones iguales a todos, y algunos se quedaron hambrientos, de allí que los británicos volvieron a hacerlo.[64]

A pesar del obstáculo lingüístico, las relaciones entre los prisioneros y sus apresores fueron generalmente buenas. Se platicaban y bromeaban unos con otros, cautivos con apresores. Los británicos

hasta suplieron juegos *Scrabble* para ayudar a pasar el tiempo. Algunos prisioneros creían que los británicos habían suplido algo más para ayudarles a pasar el tiempo—que los británicos les habían dado algún sedativo.[65] De ser eso verdad, y de constituir una violación de la ley de la guerra, serían asuntos interesantes. Parece que no fue una violación del requisito de proveer tratamiento humanitario, si tal sedativo no era dañino a la salud.[66]

Lecciones aprendidas

La Guerra de las Malvinas enseña tres lecciones de la ley de la guerra. Los principios que gobiernan la conducta correcta de las hostilidades son tan pertinentes hoy como lo fueron durante la Guerra de los Bóers. Los mismos principios aplican en un escenario moderno. Las leyes no son los vestigios de una época pasada cuando la guerra era de alguna forma más caballerosa de lo que puede ser hoy, sino que la ley de la guerra se aplica igualmente bien en la actualidad.

Las violaciones que sí ocurrieron señalan a la necesidad de entrenamiento en esas áreas. Tanto la instrucción académica como la atención cuidadosa al requisito de entrenamiento realista en la ley del conflicto armado durante los ejercicios en campaña deben ser la responsabilidad del mando. Los auditores deben repasar los planes de operaciones, ya sean éstos de entrenamiento ya de contingencia, para asegurar que se cubra adecuadamente estos puntos.

Finalmente, la ley de la guerra es una función de mando tanto como lo es cualquier otra área de la profesión militar. Las tropas bien entrenadas y bien dirigidas no tienen dificultad alguna en aplicar la ley de la guerra. En las Malvinas el debido respeto de la ley no interfirió con la misión. Los británicos recobraron las islas, y los argentinos reaccionaron pero sin recurrir a violaciones importantes de la ley. Un entrenamiento adecuado con el apoyo de buen liderazgo en el campo de batalla ayudará a garantizar una campaña luchada con honor.[67]

NOTAS

1 El examen anterior del autor sobre la ley de la guerra en su aplicación a la Segunda Guerra de los Bóers apareció en el artículo del Mayor Robert D. Higginbotham, "Estudios de casos sobre la ley de la guerra terrestre", publicado en el número de marzo-abril de 1983, *Military Review*, págs. 22-31.

2 La Guerra de las Malvinas terminó èn junio 1982. Por lo menos media docena de libros sobre el asunto han aparecido desde entonces con derechos de propiedad en 1982 ó 1983.

3 John Laffin, *Fight for the Falklands*, St. Martin's Press Inc., Nueva York, 1982, pág. 32.

4 El humor exuberante de la despedida lo ejemplifica la mujer de un cabo que, aun sin un sostén para ceñirse su pecho, se quitó la blusa e hizo señas con la misma a su marido, para delicias de todos los miembros de la flota que presenciaban tal gesto. Se puede cuestionar si este incidente ocurrió en realidad, debido al número de tales incidentes que supuestamente ocurrieron a la salida de la flota, a su llegada y salida de la isla de la Ascensión y a su regreso. Sin embargo, la posición del incidente como leyenda es segura. Véase el libro de Robert McGowan y Jeremy Hands, *Don't Cry for me Sergeant Major*, MacDonald, Londres, Inglaterra, 1983, pág. 49.

5 Patrick Bishop y John Witherow, *The Winter War: The Falklands Conflicts*, Quartet Books Inc., Nueva york, 1983, pág. 17.

6 El término "Guerra de los Bóers" generalmente se refiere al conflicto de 1899-1902, aunque éste fue el segundo conflicto armado entre los adversarios.

7 Max Hastings y Simon Jenkins, *The Battle for the Falklands*, W. W. Norton & Co., Nueva York, 1983, pág. 323-24.

8 Bishop y Witherow, *op. cit.*, pág. 74.

9 John Nott, "The Falklands Campaign," *United States Naval Institute Proceedings,* mayo de 1983, pág. 183.

10 Ver el artículo del Mayor Jonathan Bailey, "Entrenamiento para la guerra: Las Falklands, 1982", *Military Review*, julio-agosto 1984, pág. 67-81.

11 Nott, *op. cit.*

12 McGowan y Hands, *op. cit.*, págs. 151 y 157.

43

.III

.ריקנמסמכאב - ריכיניבילק יד ידמלפקנב

.ריקנמסמכאב - ריכיניבילק יד ידמלפקנב

יד כלעבל יד אינ ׳ירמאיל׳

ISTRIDGE IS CLOSE IN FEA DE MY CHILDREN'S LIVES II:

6. El artículo contiene apreciaciones en punto al entrenamiento que deben recibir las tropas sobre las Leyes de Guerra, que pueden ofrecer interés para el Departamento Organización y Doctrina de esta Jefatura.

- Se agrega una fotocopia del referido artículo.

Hoy la V Brigada Aérea, nuevamente abre sus puertas a las Unidades hermanas de la Fuerza, para celebrar juntos, jubilosamente, con verdadera camaradería, su logro más importante de todo el año; el primer vuelo en A-4 de jovenes pilotos de combate.

En esta oportunidad celebramos la salida de DIEZ Y SEIS (16) oficiales, dejando aclarado que los OCHO (8) que volaron hoy, pertenecen al segundo curso de los DOS (2) impartidos durante el corriente año.

Y es el logro más importante, porque a no dudarlo, todo lo que haga a la formación de un piloto de combate, es durante la paz, la razón de ser de esta Brigada, como lo es para tantas otras de la Fuerza; además porque es el resultado del esfuerzo compartido de todos sus integrantes, civiles, militares, soldados, personal de apoyo técnico, apoyo terrestre e instructores; todos identificados con el sentir de la Aviación de Caza.

La vida de los hombres se encuentra delineada en momentos trascendentes y al igual que lo fue para muchos de los aquí presentes, este día será inolvidable para todos aquellos que hoy se convirtieron en Halcones.

Porque es el día en que se comienza a transitar el esforzado camino de los pilotos de combate; difícil, pero también uno de los rumbos más nobles y heroicos de la causa militar.

Sin embargo cabe aclarar que más alla de su actividad profesional específica, independientemente de que vuele un avión de combate monoplaza o multiplaza, monomotor o multimotor, plataforma de tiro o no, el ser piloto de combate significa una forma muy particular de pensar y de vivir; significa hacer un culto del valor y aceptar todos los desafios de la vida, significa esforzarse por ser un hombre íntegro, significa destacarse en todo lo que emprende, significa consagrarse con alto grado de compromiso y renunciamiento, a su Patria y su comunidad.

Como militar es un verdadero profesional de las armas, que sin embargo, no busca ni ama la guerra y sabe que entre otras cosas él existe para evitarla.

Ama la paz y cuando lucha lo hace denodadamente para lograrla en las condiciones más ventajosas para su Patria.

Cuando debe hacerlo, empuña sus armas para defenderla y lo hace con honor, éticamente, sin crueldad y sin odio, hasta respetando al enemigo, si se quiere decirlo asi, en su dignidad de ser humano.

En resumen; no agrede, sino que defiende y además sabe que los falsos militares son mercenarios al servicio de sus apetencias personales.

Y en casos extremos, estos personajes se constituyen en peligrosos genocidas uniformados, que irresponsablemente, en pos de intereses inconfesables, no vacilan en embarcarse en las más descabelladas aventuras, el poder de las armas suele ser terrible en manos de estos individuos.

Un viejo soldado dijo alguna vez que la profesión militar es la más antigua de las profesiones honorables y que afortunadamente tiene aspectos que la honran y ennoblecen y podriamos decir, la embellecen, pues de otra forma sería muy árida y cruel; solamente matar y destruir.

Como piloto militar, pertenece a uan raza muy especial y siempre se parece bastante a sus similares, aunque sean de las más diferentes nacionalidades.

Es amante del juego limpio y es capaz de enfrentarse en el aire con un piloto enemigo en el más encarnizado de los combates y sin embargo, en tierra le tendería su mano.

En la paz, hace los peores sacrificios para realizar un vuelo de adiestramiento y en la guerra se juega el todo por el todo para cumplir su misión. Como campo de batalla eligió el más puro, es decir el cielo.

SEÑORES OFICIALES QUE EFECTUARON SU PRIMER VUELO: Muchas son las profesiones que se conocen, pero no tantas aquellas en las que con su ejercicio el hombre disfruta y se realiza. La nuestra es una de esas pocas y Uds lo saben.

Los invito a ejercerla con responsabilidad y profesionalismo. Proponiendose ser mejores cada día. Superandose siempre. Se inicia para Uds la etapa y la forma de vida que siempre han soñado alcanzar. Y es tal como lo han imaginado; plena de desafios, emociones y satisfacción. Hoy sienten un legítimo orgullo y nosotros también.

Pero fundamentalmente recuerden que es mucho el personal de la Fuerza Aérea, desde las más altas jerarquías a las bajas, que trabajan para que Uds se adiestren. Y esto es así, porque a breve plazo Uds serán parte fundamental e irremplazable de la capacidad ofensiva de la Fuerza. Uds son los que deberan soportar el peso del combate si hay que luchar.

En una palabra, Uds serán casi todo lo más importante que tenemos. Y nunca olviden que la indisciplina generalmente se paga a un precio muy alto en esta profesión. Y quienes la pagan también son los que pusieron en Uds sus mejores desvelos: sus familias y sus camaradas.

Tampoco se dejen abatir por los malos momentos, por las épocas pocas propicias, como la actual. Porque por su misma vocación, la vida les ha dado agallas para sobreponerse a esto y mucho más.

Caso contrario ¿Cómo se puede ser sucesor de nuestros héroes, cuyos nombres estan en esa placa de bronce, si ellos nos enseñaron a dar todo sin pedir nada? ellos también creen en Uds, ellos también alguna vez recibieron su Halcón. Ellos también hoy los contemplan con orgullo.

Finalmente, este noble avión que hoy les confiamos, deberá seguir formando nuevas generaciones de pilotos de combate, y como si fuera poco, también deberá volver a combatir si es preciso.

Y aunque a veces se lo vea algo envejecido por el correr del tiempo, algo cansado por tantos años de enseñanza y esfuerzo y también algo herido por la batalla; les enseñará a confiar en él, pues sus nobles mecanismos no se entregan como no deberán entregarse Uds ni ahora ni cuando llegue la hora de la verdad.

CON LA FUERZA AEREA ARGENTINA

Seis años han pasado, la gloría y el sinsabor de la guerra de Malvinas no se han desvanecido.

por MAXI GAINZA

Ellos afrontaban 400 millas de mar helado invernal en reliquias de un solo motor, de las guerras de Vietnam y medio oriente, para ir a lanzar unas pocas bombas de hierro sobre la mas sofisticada flota que jamas haya salido a combatir, sin sistemas de navegación (Rolan, Doppler o inerciales) sin computadoras integradas de bombardeo, sin radares de busqueda o detección, nada; ellos navegaban a la estima y bombardeaban a ojo, mientras esquivaban la artillería y los misiles en el estrecho de San Carlos, lo llamaban "El corredor del Infierno"; y después venían los Harriers con sus invencibles Sidewinders, y nuevamente 400 millas de mar helado, sin esperanzas de rescate sobre la mayor parte del recorrido y con la única alternativa de aterrizar sus inolvidables aviones triangulares en pistas con hasta 90 nudos de viento.

Sabían de las pocas chances de retornar de estas misiones. Un piloto que salia por segunda vez en su Skyhawk o Mirage, sabía que estaba viviendo en tiempo prestado o que otro piloto -un amigo- caería en lugar de él.

Pero seguían saliendo y muchos volviendo hasta el mismo día final -amargo para ellos- cuando las banderas blancas ondearon sobre los techos de Stanley.

Yo esperaba que, algún día, me iba a reunir con estos compatriotas mios, quienes seis años después han ganado el respeto de muchos Británicos, y me han permitido mantener alta mi frente "Argie" mientras vivía en Inglaterra durante y despues de esta triste guerra; incluso soñé volar con ellos... sí, y en un Mirage!

Parecía un sueño imposible, hasta que encontré al Vicecomodoro FLORALT, las ultímas navidades en Buenos Aires, un inteligente y noble Oficial retirado de la Fuerza Aérea, de 63 años; Floralt me había escrito una vez a Londres pidiendome un artículo en una revista que hablaba muy bien de los pilotos de la F.A.A., el ahora deseaba devolverme un favor.

"Dejelo por mí cuenta" me dijo cuando dejabamos el "Richmond" un antiguo y elegante café en la tradicional calle Florida. Floralt, entendí enseguida, tenía amigos en las altas jerarquías. Cuando unos pocos días después lo acompañe al despacho del Jefe del E.M.G.F.A.A., Brigadier General CRESPO, escuché que este ultimo lo trataba de "Señor"; lo mismo hacía el Brigadier JULIA (Comandante de Operaciones Aéreas), que acompañaba al Jefe E.M.G.; había sido (Floralt) instructor de ellos en la lejanía del tiempo.

"Es una pena que nos visite por tan poco tiempo" dijo Crespo al final de la entrevista "casi no tenemos tiempo para organizarle una gira completa por nuestras bases".

Le contesté que con solo una Base me sentiría satisfecho.

CONTI///-

"En ese caso podría ser Tandil, ...no lejos de aquí" dijo "Es una Base de Daggers". Y posiblemente halle algunos pilotos de Malvinas, aun en este tiempo del año (licencias anuales).

El Dagger, yo sabía, era el Mirage 5 (Israelí). "¿Habría alguna posibilidad de ...volarlo?" dije, observandolo a Floralt por ayuda.

"No hay razón para que no sea así" contestó Crespo, "Alli tienen algunos bipostos y dado que Ud. es un piloto"...

Aproveché mi suerte y avancé un poco más "¿Estarian Uds. de acuerdo en que yo escribiera esta experiencia en la revista PILOT?".

"Tiene libertad de acción" contestó Crespo, agregando que me trasladarian en un "Guaraní" de la F.A.A. Y más, pude llevarme conmigo a mi hijo.

La Base Aérea de Tandil se encuentra a unas 200 millas al sur de Bs. As., y a 90 de la costa atlántica. Está instalada en una planicie agrícola, al norte de la ciudad de Tandil y a poca distancia de las sierras que se yerguen hacia el sur, como antiguas islas volcanicas en un vasto mar de pastos naturales, bajo un cielo azúl. Es el hogar del Grupo 6 de Caza de la VI Briga da Aérea, cuyo Escuadrón sufrió las mayores pérdidas de la guerra -once aviones en total, de los cuales nueve cayeron por acción de los Sidewinders de los Harriers,

Cuando el Guaraní detenia su carrera de aterrizaje, en una mañana de enero, ví dos pequeñas figuras triangulares que volaban en viraje cerrado a la izquierda en un circuito corto de aterrizaje. Aterrizaron, lanzaron sus paracaídas de frenado y despejaron la pista antes de que nosotros iniciaramos el carreteo a plataforma.

Estacionamos cerca de la linea de prueba de los Dagger y nos encontramos con el Comodoro VALERI, el Jefe de Base, y el Mayor DORADO, Jefe de Escuadrón. Pero una mala noticia me esperaba, "Los dos bipostos estan fuera de servicio" me dijo este último disculpandose "Recibimos ayer un telex de Dassault diciendonos que debiamos revisar el asiento eyectable, algun accidente por ahí, en el mundo, sin duda...". Era un hombre muy sereno, alto y delgado, vestido en un traje de vuelo increiblemente sencillo, sin placa de identificación, sin brevet; solo una tarjeta de genero con su insignia de grado pegada en su pecho y un pañuelo en su cuello a cuadros escarlatas y azules, que sugerían su condición de piloto de caza; un pequeño distintivo con un mapa de las Islas en disputa cocída sobre su manga derecha que lo reconocian como veterano de Malvinas.

Dorado me ofreció mostrarme, como alternativa, el simulador de vuelo "Es tan bueno como el avión mismo", me dijo "si no mejor! "Tratando de consolarme, sin dudas". Entonces, subimos a un auto con Floralt, que me acompañaba tambien en el víaje, junto a un niño de siete años, de ojos muy abiertos allí, comportandose con su mejor conducta: mi hijo MARCOS.

CONTI///-

Viajamos hasta el otro extremo de la Base por una recta carretera bordeada de platanos, cuyo follaje se mecía al sol. Se llamaba "Avenida Malvinas Argentinas". A nuestra izquierda se extendia un campo de trigo, ya maduro color oro viejo. A nuestra derecha otro cuadro de verde, joven maíz ; si no fuera por los hangares, que sobresalian sobre el maíz y ~~la de~~ las colas de los Daggers, que se mejaban los dientes de un dragón, cualquiera pensaria que estabamos en una típica "Estancia", bien organizada.

A un kilometro -aproximadamente- de andar llegamos a una rotonda, en el medio de la cual se alza la silueta hermosa de un Gloster Meteor, sobre un pilar de concreto: una reliquia de tiempos mas felices, en que Británicos y Argentinos corrian juntos a la fama.

"Un hermoso avión, el Meteor!". Floralt musitó en mis melancolicos pensamientos "Inolvidable... lo volabamos casi directamente, empezando por el "Prentice", después unas pocas lecciones en el "Dove" para tomarle la mano al tren triciclo y potencía asimetrica. Como teniamos solo Gloster monoplazas, el Instructor nos guiaba desde la torre en el primer vuelo solo. En mi primera salida la radio se descompuso...", El hablaba de sus recuerdos, tal como acudían a su memoria.

El simulador fue incorporado después del 82 al Escuadrón y refleja algunas de las mejoras que la F.A.A. empezó a llevar a cabo un sus Unidades Mirage/Dagger despues de la guerra, con mucha ayuda de Israel. Lo mas notorio es un sistema de navegación y bombardeo integrado por computadora que se proyecta en un HUD. Ironicamente Marconi, había estado desarrollando tal sistema para los Daggers Argentinos, justo antes de la guerra y su prototipo era este que yo ahora veía montado en la parte superior del panel de instrumentos. "Tratamos de no golpearlo cuando entramos en la cabina" me dijo Dorado, menteniendo una expresión adusta.

El asiento eyectable Martín-Baker, tuvo un mucho mejor tratamiento "Todas nuestras eyecciones fueron exitosas" dijo Dorado, "dandole una palmada" aun aquellas que ocurrieron fuera de los limites oficiales del sistema. "Un Oficial se había eyectado a bajo nivel mientras volaba fuera de control a 500 nudos y vivió.

"Buen hombre es Mister Martín Baker" agregó Dorado, en esa manera calma de él...", lo tendríamos que invitar algun día a un "asado"...

CAPITULO IX

"EVASION Y RESCATE"

NO

Evasión - Definición: "Será la actitud que deba adoptar el soldado, cuando queda aislado, detrás de las líneas enemigas, para no caer prisionero y poder regresar a la propia Unidad".
Técnica de evasión: la más simple será la de mantenerse fuera de las vistas del enemigo. Ello exigirá la aplicación de lo aprendido en cuanto a: evitar determinados puntos o zonas, emplear el terreno y condiciones meteorológicas desfavorables, cuidar la concentración, etc...".

del Manual de Combate del Cuerpo de Cadetes de la E.A.M.

"...A medida que nos acercábamos a Puerto Argentino, nos invadía esa hermosa sensación de satisfacción que nos daba la seguridad del deber cumplido y de que los padres de ese Alférez y esos soldados, los volverían a besar en el futuro...".

Capítulo XXV, "Dios y Los Halcones"

Otra vez el silencio, otra vez el viento del sur cargado de una fría llovizna fue dueño de Lafonia, atrás quedaban las duras horas del combate final. Para unos, era dolor por la muerte de sus camaradas, por las heridas abiertas en su carne, porque ondeaba en el indomable viento austral otra vez la bandera británica, otros no querían volver sus ojos al mástil de la base, les parecía mentira que no estuviera la celeste y blanca y para el enemigo era alegría, que sólo el soldado profesional entiende, la del triunfo, aunque sea en medio de la brutalidad propia de la guerra.

Y allí nos encontrábamos los tres; el P.O.A. "Biguá" aún mantenía su zona soberana, aún presentaba batalla, allí seguíamos cumpliendo con la tarea asignada. Más solos que nunca, los tres preguntándonos qué haríamos, habíamos perdido totalmente el contacto con la base, más aún no habíamos recibido ninguna información ni orden que esclareciera nuestra situación, nos sabíamos libres, combatientes, pero sin mandos naturales, por lo que comenzamos a tejer hipótesis sobre la suerte corrida del personal de la "Cóndor", y las alternativas que tendríamos que resolver en un territorio que ya era del enemigo.

Ordené de inmediato preparar una buena comida caliente, ya que por los acontecimientos vividos se nos había hecho bastante difícil ocuparnos de ello; mientras tanto revisé la batería del equipo, la cual estaba en buen estado de carga, y al horario establecido de rutina comencé a llamar al P.O.A. M-7, pues deducía que ellos tampoco habrían caído prisioneros.

El resultado fue negativo, nadie contestaba a nuestro llamado, comenzábamos a preocuparnos a medida que el día avanzaba.

Desde hacía varias horas advertimos la presencia de numerosos helicópteros "Sea King" y otros de menor porte; aparecían desde una dirección aproximada a San Carlos, la mayoría con carga suspendida, era escalofriante la magnitud de esas operaciones.

Trataba de anotar en un cuaderno la mayoría de los detalles, el tipo de helicóptero, si era carga en bultos o una pieza de artillería, sabía la importancia de esta información, pues anidaba en nosotros el espíritu de seguir combatiendo y algún día presentarme en algún puesto comando y entregar todo lo observado.

La noche llegó muy pronto pues el tiempo empeoró con viento de mayor intensidad acompañado de aguanieve; manteniendo los mismos turnos de vigilancia anteriores, nos preparamos a pasar esa noche llena de incertidumbre, miedo y matizada con comentarios sobre nuestra situación y lo que cada uno apreciaba como aconsejable para tratar de evadirnos; les explicaba que había momentos adecuados para ello, si no podíamos comunicarnos al día siguiente analizaríamos todos estos detalles, preparando la evasión e intentar acercarnos a la costa, tratando de acortar la distancia con Puerto Argentino.

Mientras tanto nuestros camaradas de la "Cóndor" y de la F. T. "Mercedes", fueron acantonados en calidad de prisioneros de guerra en los galpones y corrales, los jefes respectivos fueron llevados en helicóptero a San Carlos para iniciar sus interrogatorios.

Domingo 30 de mayo

Desde muy temprano comenzaron los vuelos de los helicópteros ingleses, consolidando las posiciones de Darwin y Prado del Ganso.

Progresivamente los vuelos de los "Gazelle" y "Scout" se acercaban más a nuestra posición, los aparatos británicos aumentaban sus radios de exploración y reconocimiento.

En vano resultaron las comunicaciones con el M-7, las intentábamos en las dos frecuencias, la establecida para el día y la del anterior, temiendo alguna descordinación, propia de sentirnos aislados.

Como no teníamos carta topográfica de la región, en una hoja del cuaderno, y con el aporte de los tres, dibujamos los principales accidentes geográficos del istmo, recordando los vuelos en los "Bell" de la base. Coincidíamos que no podíamos replegar a Puerto Argentino, ya que el Seno de

Choiseul, nos impedía el paso, a la otra porción de la Isla Soledad, el único posible era a través del territorio enemigo; por lo que intentaría en todo ese día establecer contacto con los amigos del "M-7", y preparar para el día siguiente el abandono de nuestra posición hacia el interior de la isla, por lo que comenzamos a preparar el equipo y a seleccionar las mejores "latas" de comida.

Los tres almorzamos "fuerte", teniendo en cuenta las próximas circunstancias que tendríamos que vivir. A las 14:00 horas, como de costumbre comencé a llamar al otro P.O.A., que suponíamos continuaba operando, muy cerca del Choiseul.

—Mike 7 - Biguá!!

—Mike 7 - Biguá!!

y continuaba segundos después, esperando ansiosamente una respuesta que no llegaba.

—Mike 7 - Biguá!!

—Siete - siete - Biguá!!!

y con una alegría muy difícil de describir, los tres escuchamos esas palabras esperadas durante tanto tiempo.

—Prosiga Biguá, prosiga Biguá, lo recibo muy, muy débil y entrecortado, aumente, aumente scuelch!!

Continuamos dialogando a viva voz contándonos que nos estuvimos buscando en las frecuencias todo este tiempo, además de alegrarnos mutuamente que estuviéramos bien, a pesar de haber perdido a nuestra querida Base "Cóndor" y a nuestros camaradas; ellos comunicarían a Puerto Argentino nuestra situación, coordinamos encontrarnos nuevamente a la siguiente "hora-par", recomendándome cuidar las baterías.

Al finalizar la comunicación los tres nos abrazamos inmersos en una desbordante alegría, no era para menos, continuábamos en batalla, nuestros mandos tomarían una decisión o nos ordenarían alguna tarea a nuestro querido P.O.A. "Biguá".

El tiempo empeoró notablemente, el frío era intenso, comenzó a caer "garrotillo" y aguanieve, el viento helado hacía más insoportable la permanencia fuera de los refugios. Los ingleses paulatinamente comenzaron a suspender sus tareas con helicópteros; nubarrones oscuros avanzaban desde las montañas anunciando más frío aún. Anciosamente esperábamos la hora para establecer nuevamente el enlace con el Alférez Egurza y Andy Gazo responsables del "M-7".

A pesar del fuerte viento y el garrotillo que nos golpeaba a las 16:00 horas lanzamos nuestro llamado al aire, el mismo fue respondido luego de varios intentos, que nos hacían revivir horas pasadas temiendo que algo había ocurrido a nuestros camaradas del "Mike-7".

En síntesis me informaron que al día siguiente a las 08:00 horas un helicóptero nos evacuaría en la posición "Vasco", si fallábamos debíamos mantenernos allí para otro intento al día siguiente, de acuerdo a la evolución del avance inglés en la zona.

Mientras escuchaba la orden, veía las caras de asombro de mis dos soldados atentos a la conversación con el "M-7".

Ni bien cortamos el enlace, comenzamos a equiparnos y tratamos de comer algo, en particular hacíamos todo muy nerviosos, la orden fue muy clara, había una sola alternativa de recuperación, si fallaba la del día siguiente se vería muy restringida, debido al avance que experimentaban las fuerzas inglesas en nuestra zona, además teníamos una hora de luz para ultimar todo. Mientras tanto les explicaba a mis soldados que tendríamos una noche sin luna, que nos ayudaría mucho, igualmente las condiciones de meteorología eran óptimas para una evasión.

Repartimos la comida, los tres llevaríamos raciones para aproximadamente tres días, luego tendríamos que poner en práctica técnicas de supervivencia, claro está si el helicóptero no venía, además cada uno llevó medias secas, una manta-poncho, ropa de abrigo que considerara necesaria, y recipientes plásticos para juntar agua.

Coloqué mi Biblia, que me acompañó todos los días en el bolsillo de mi pantalón, junto a la Cruz de Acampado.

Revisamos nuestros fusiles, los cargamos y les colocamos el seguro, hice lo mismo con la pistola, a las granadas de mano las ubiqué en los bolsillos superiores de la "garibaldina" de invierno. El soldado Coronel tuvo la genial idea de llevar una botella de ginebra, la cual nos fue muy útil con el correr de la noche helada.

Para alegría nuestra, comenzó a nevar, el viento arremolinaba grandes copos de nieve, el cielo se cubrió con enormes nubes oscuras; digo para alegría, pues esto restringió el vuelo de los helicópteros enemigos. Una experiencia nueva también para mis soldados, pues los dos oriundos de provincias norteñas nunca habían visto esta manifestación de la naturaleza.

Miramos por última vez a nuestras queridas carpas que nos albergaron tantos días, como despidiéndonos, les arreglamos las redes para protegerlas de las vistas enemigas y comenzamos la marcha hacia el este; la tarde moría, un fuerte viento helado, más frío que nunca golpeaba nuestros rostros.

Yo a la cabeza, seguido por Morales y cerrando el paso Coronel, tres integrantes de la B.A.M. "Cóndor", iniciaban la última misión en la zona de Lafonia. Como si fuera una película pasaban ante mí imágenes y consejos de mis instructores en la materia "combate", los debía poner en práctica para llegar a tiempo a "Vasco", sin ser descubierto por el enemigo.

Marchábamos por las zonas bajas, protegidos por las lomas, de esta manera no recortábamos nuestra figura en el horizonte llano, sin obstáculos naturales, donde una figura de un soldado era fácil blanco de un experto en

combate nocturno, como lo eran las "fuerzas especiales" del enemigo.

Pero esas zonas bajas por lo general eran verdaderos "campos de arroz", por arriba veíamos pasto, y abajo todo estaba anegado, tratábamos de hacer el menor ruido posible, el agua superaba la caña de nuestros borceguíes, empapando nuestros calzados.

El fuerte viento empujaba a los nubarrones dejando ver pedazos de cielo, momento que era aprovechado para observar a la "Cruz del Sur" y así determinar los puntos cardinales y corregir nuestro rumbo, siempre lo dije y lo sostengo hoy, Dios era nuestro navegante, pues sin brújulas ni cartas de la zona, con un solo croquis hecho por nosotros debíamos cruzar Lafonia y llegar al Seno de Choiseul, en un terreno totalmente desconocido, es por ello que de a ratos, el cielo se abría brevemente para mostrarnos las estrellas.

Hacía muchísimo frío, la nieve había comenzado a acumularse en las mochilas, nuestros cuerpos les ofrecían buen resguardo, pero aunque sea difícil de creer, los tres comentábamos que sentíamos calor, a pesar de tener las piernas mojadas y nuestras espaldas blancas de nieve.

Bebíamos el agua helada de los arroyos, en uno de ellos resbalé y sentí un fuerte dolor en la cadera, es que en las islas los riachos de las turberas cuyo origen generalmente son vertientes, son muy difíciles de ver pues serpentean entre los pastos y no son muy anchos, pero sí profundos.

Habíamos marchado casi cuatro horas, cuando de repente escuchamos voces a la izquierda de nuestra dirección de avance; hicimos cuerpo a tierra, sin duda se trataba de algún grupo propio o enemigo, así que debíamos andar con cautela. Los dos soldados se arrastraron hasta quedar junto a mí, en voz baja nos consultábamos la distancia en que estarían, pues la noche insular es muy cerrada, más aún nevando; las voces continuaban, pero el viento hacía producir falsos sonidos en nuestros cubrecabezas, creyendo oir otras cosas, así que me saqué el pasamontaña, todos mis movimientos eran imitados por los soldados, que como yo estaban muy tensos empuñando sus fusiles.

Son momentos muy difíciles, el corazón parece que estalla en el pecho, las manos transpiran y uno entra en una excitación generalizada.

Recomendé a Morales y Coronel no abrir fuego, si yo no lo hacía antes, pues delatarían nuestra posición y sería muy difícil cumplir con la misión del día siguiente, debíamos mantenernos a la espera pues no sabíamos si realmente eran ingleses o era alguna fracción rezagada de Ejército que operaba en nuestra zona.

No terminaban de pasar en mí estos pensamientos cuando un fuerte ruido, propio del encendido de una turbina lleno el "pesado" silencio; nos sorprendió a los tres, ya sin dudas se trataba de una patrulla enemiga, pues nuestros helicópteros no estaban en condiciones de operar en la noche.

Sentimos otras voces y el ruido fue creciendo con la potencia en aumento del motor; luego delante de nosotros se presentó la majestuosa

figura, en contraste con la noche de un "Sea King". Nos pegamos más a la turba, como queriendo hundirnos en las raíces de los pastos, buscando esa protección que el terreno de Malvinas no brinda al combatiente, lo escuchamos cómo se perdía en la oscuridad.

Esperamos unos minutos más, nos incorporamos y sigilosamente continuamos la marcha hacia el este, hacia el Choiseul, buscando el puesto "Vasco". De aquí en más cada movimiento lo medíamos en extremo, como así también nos tentábamos a abrir fuego a cuanta cosa se moviera a nuestro alrededor, y la mayoría de las veces se trataba de grupos de ovejas acostadas, al resguardo de un montículo, pasando esa fría noche.

La botella de ginebra que recomendó llevar el soldado Coronel fue muy solicitada por los tres, en los descansos un buen trago nos daba ánimo ante el frío.

Habían pasado unas horas luego de aquél fortuito encuentro con la patrulla helitransportada británica, cuando descubrimos al subir una loma que estábamos muy cerca del pueblo de Pradera del Ganso, pues veíamos algunas luces, ruido de motores, seguramente de los grupos electrógenos, hasta oímos ladrar a los perros ovejeros.

Habíamos navegado mal, nuestro rumbo equivocado había sido el N.E.; pero a pesar del error, tendríamos que estar muy cerca del canal, por la posición de las luces, así que comenzamos a buscar la costa acantilada del Choiseul; aquí tuve miedo a equivocarme, ya que en esta zona existen grandes entradas de agua parecidas a fiordos, o también lagunas, que podrían hacerme cometer un error, pero seguíamos confiados a ese navegante que nos guiaba desde el cielo.

Caminamos unos minutos y apareció una costa y algunas islas en el interior de lo que nos pareció un canal; bajamos hasta la playa que era de "fondo marino", la marea la estaba cubriendo y con alegría descubrimos que era agua de mar.

Teniendo a las dos o tres lucecitas de Pradera del Ganso a nuestras espaldas comenzamos a marchar siguiendo el sinuoso contorno de la orilla descubierta. Con el transcurso del tiempo la costa se nos fue haciendo familiar, lo mismo que los islotes en el interior del canal.

En un recodo descubrimos dos botes de madera con sus respectivos pares de remos, estuvimos tentados a cruzar hacia la otra orilla, pero sobre mí pesaba la responsabilidad de cumplir con la orden impartida, el punto de recuperación era "Vasco", y allí tendríamos que encontrarnos a las 08:00 horas de este nuevo día que estaba por comenzar.

Lunes 31 de mayo

La nieve caída casi superaba la caña de nuestros borceguíes, ésta hacía más difícil la marcha, ya que en la parte superior de los acantilados existen zonas cubiertas con líquenes y musgos, agrupados en formaciones

como grandes "hormigueros" de nuestras pampas, muy resbaladizos y difíciles de caminar sobre ellos, todo este terreno de características tan particulares estaba cubierto con la capa nívea.

Coronel, que cerraba la marcha, sufrió una caída, torciéndose un tobillo, lo que nos producía una demora en nuestros cálculos, los descansos fueron más frecuentes a fin de permitirle al soldado recuperarse.

En los lugares que el terreno era muy abrupto, efectuábamos un amplio rodeo, inclusive marchando por la playa. Era en estos momentos, cuando el cansancio y la incertidumbre, de estar haciendo bien o mal las cosas, se apoderaban de mí, recordaba mis años de cadete, a mis Oficiales instructores inculcándome la voluntad de vencer que debe tener cada integrante de la Fuerza Aérea, fundada principalmente en el espíritu de sacrificio que debe anidar en cada uno de nosotros. También a veces buscaba fuerzas en una oración dirigida a nuestro Navegante Nocturno, que está más allá de las oscuras nubes.

La imagen de los tres caminando sobre la nieve, dejando grotescas huellas, se asemejaban a aquellas fotografías del "frente ruso" de la Segunda Guerra Mundial.

En las pausas trataba de convencer al soldado Coronel, que cuanto más aguantara su dolor, más cerca estaríamos del punto de recuperación, y de esta manera la operación resultaría exitosa. Al tiempo de reiniciar la marcha, se fue quedando aún más, así que decidí pasar la noche en ese lugar, esperar el amanecer y determinar cuánto nos separaba de "Vasco".

Estiramos una manta-poncho en el suelo, previamente eliminamos la nieve del piso, se acostó Coronel en ella, nosotros en cada extremo y nos cubrimos los tres con las otras dos mantas que quedaban, y para darle un poco de altura a este refugio, ubicamos las mochilas en el extremo de nuestras cabezas; en el interior encendí la linterna, coloqué la alarma de mi reloj a las 08:00 horas, en la que debía comunicarme con el "M-7"; y nos dedicamos a descansar, afuera la nieve caía constantemente.

El calor de nuestros cuerpos fue calentando el ambiente de este improvisado "iglú" y aunque no quería, de a ratos me dormía, escuchaba el ronquido de los dos soldados que muy cansados disfrutaban del sueño, yo debía estar atento, pues no sabía cuán cerca estaba de las primeras líneas enemigas.

Antes que el reloj me anunciara la hora, decidí salir a recorrer el terreno, pues la incertidumbre de no saber en qué lugar estaba me dominaba, y con sorpresa descubrí, que el techo estaba totalmente helado, durísimo, la nieve caída sobre las mantas se había congelado debido a una fuerte helada que cayó en la madrugada, tratando de no "quebrar" los bloques de hielo salí del refugio.

Todo el terreno estaba inmaculadamente blanco y liso, el cielo totalmente despejado y las estrellas brillaban como nunca, era un espectáculo

hermoso, miré hacia el canal, ahora con más luz tenía la certeza que realmente era el Choiseul, el silencio era absoluto, decidí regresar con los soldados, pues el frío era muy intenso, esperaría el amanecer, con más claridad para así determinar el exacto lugar en que estábamos. En el camino observé a lo lejos un alambrado, me desorientó un poco, pues éstos son muy raros allá.

Les dije a Morales y Coronel, que tenían que tener cuidado de no "rajar" el techo, ya que nos serviría como "camuflaje" durante las primeras horas del día hasta la llegada del helicóptero. Luego me dormí; faltaban apenas unas horas.

La alarma sonó, de inmediato salí con el equipo de comunicaciones, que para economizar batería había dormido entre nosotros, y estaba bien "tibiecito".

Esperaba que el "M-7" hubiera cambiado de frecuencia a la medianoche como estaba establecido y lancé mi primer llamado al aire mientras el horizonte se teñía de rojo y las aves marinas saludaban a la primera nevada del invierno.

Varias veces llamé sin obtener respuestas del otro P.O.A., así que decidí cambiar a la frecuencia "vieja", también los resultados fueron negativos; Coronel me dijo que se sentía en condiciones de continuar la marcha, le expliqué que caminar por este terreno y en estas condiciones iba a ser muy peligroso, el enemigo no tardaría en ubicarnos por las huellas, debíamos esperar un poco más.

Me comuniqué nuevamente utilizando la frecuencia del día y con alegría escuché el ¡Adelante Biguá!! del "M-7" respondiendo a mi llamado.

Ellos se alegraban mucho de oirme, pues pensaban que habíamos muerto de frío durante la noche, me comunicaron que el helicóptero había despegado de Puerto Argentino y estimaba estar en "Vasco" dentro de una hora aproximadamente.

Les expliqué mi imposibilidad de llegar al punto de recuperación, pero creía no estar muy lejos, les dí referencias de las islas, del alambrado, del acantilado, para que fueran transmitidas al helicóptero y ayudaran así a nuestra localización, me solicitaron que no utilizara el equipo de radio más de lo necesario ya que el enemigo nos podría localizar fácilmente, los dos puestos mantendríamos los equipos encendidos hasta la recuperación, teniendo muy en cuenta lo anterior.

Borramos las huellas y otra vez nos metimos en el refugio, comimos una tableta de chocolate que sabía deliciosa; al aclarar aún más la bruma se fue disipando y descubrí que estábamos muy cerca de Pradera del Ganso, sinceramente en ese momento pensé que no nos recuperarían, era casi imposible, la tripulación no se iba a arriesgar a volar tan cerca de las fuerzas británicas armados solamente con cuatro ametralladoras de 7,62 mm.

Quedé paralizado cuando en las lentes aparecieron tres "Sea King"

sobrevolando las islas que se encuentran al final del estrecho, les comuniqué a los soldados lo que estaba viendo, para que ellos se mantuvieran atentos escuchando si se producía un llamado en el equipo. Los tres grandes helicópteros volaban escalonadamente en misión de reconocimiento seguramente, cuando el viento lo permitía escuchábamos el ruido de sus motores; se elevaban, descendían, aumentando sus radios de reconocimiento cada vez más. Tomé la decisión y rompí el "silencio de radio", me comuniqué con el "M-7" informándole el accionar de los tres "Sea King". Muy lacónicamente me sugirieron no realizar estos comentarios pues al no estar en "Vasco" y con esas "novedades", no ayudaría en nada a mi recuperación, me sugirieron informar solamente cuando los "palas" sobrevuelen mi posición. Debo destacar, que todas nuestras comunicaciones eran muy breves, utilizando siempre un código establecido.

Muy nerviosos los tres seguíamos dentro de nuestro refugio, que tenía ahora el techo corrido para poder observar mejor. No abandonaba el accionar de los helicópteros en ningún momento, el aire frío se metía entre las lentes y mis ojos, haciéndome lagrimear; ahí estaban, como buscándonos, como sabiendo que la "Cóndor" aún luchaba.

A las 09:00 horas aproximadamente el "M-7" me llamó diciéndome que el "pala" (helicóptero) estaba en su puesto para iniciar la fase final del vuelo, y que cruzarían el canal dentro de 15 minutos, se montarían sobre nuestra orilla para buscarnos.

Mientras escuchaba esto, Morales me avisó que dos helicópteros se desprendieron de la formación y se dirigían por el canal; no lo dudé y le dije al "M-7" la novedad, no sabía si el helicóptero nuestro me recibiría, no podía arriesgar la vida de esta tripulación, el silencio se rompió con un —confirme - confirme Biguá!! por parte de nuestro "Bell", mi respuesta fue cortante —negativo, no crucen, hay palas enemigas, corto, corto!!!

—Copiado, no vamos, esperamos informe retirada Biguá!!

La sección de "Sea King" se acercó más, fueron minutos que no pasaban nunca, los tres agarramos nuestros fusiles "FAL", parecía que se acercaba el fin.

Sobrevolaron unas islas que tenían bastante pastos durante un tiempo, uno de ellos sobrevolaba el acantilado que teníamos al frente y un poco más abajo de nosotros, el ruido de sus turbinas no apagaban los latidos de nuestros corazones, y por fin cambiaron de rumbo dirigiéndose hacia Pradera del Ganso, los seguí hasta perderlos, revisé minuciosamente esa porción de cielo, no había nada volando.

Con gran euforia comuniqué al "M-7" y al "Bell", que los helicópteros se habían retirado. La tripulación decidió por lo tanto cruzar el canal casi en su mitad, lo más lejos posible.

Cuando el "H-46" se deslizó por entre los acantilados de la abrupta costa del Choiseul, a lo lejos escuchábamos ese ruido tan característico de los

"Bell" "golpeando" el aire.

El ruido del helicóptero aumentaba, al igual que nuestra ansiedad.

—Vamos Pala, vamos que falta poco, los escucho cerca.

—Biguá - Pala! estamos sin "jugo" (combustible) atento!!

Son momentos difíciles de explicar en palabras, las imágenes y recuerdos más ricos quedarán durmiendo en el libro de la vida de cada uno de nosotros; ahí estaban nuestros camaradas buscándonos, sin encontrarnos, "arrastrándose" entre la nieve.

—Pala ve el alambrado que llega hasta la playa?

—Afirmativo Biguá!!

—Estamos atrás, sigan un poco más, un poco más a la izquierda; no tan adentro.

Morales se dedicaba ahora a observar con los binoculares el sector de donde aparecieron los "Sea King", el "Bell" se oía ahí, casi tan cerquita que parecía que se pasaban del lugar.

Hay hechos, vivencias de esta guerra que no olvidaré nunca, la de aquella mañana es una de ellas; detrás de una pequeña elevación del terreno, a nuestra derecha, apareció ese "monstruo alado", el amado "H-85", su color verde y marrón contrastaban con el blanco de la nieve, el ruido de sus palas no lo olvidaré nunca, y hoy lejos de aquellos días, cuando escucho a algún "Bell 212" no hago más que escaparme en el tiempo y refugiarme en el recuerdo de aquel día, a menudo un esbozo de lágrima me devuelve a la realidad, tal vez los que me rodean en ese momento ni se enteran lo que ella significa para mí.

Con un salto rompimos el "iglú" y comenzamos a hacer señas para que nos vieran, nos encendieron el faro como diciéndome lal fin Biguá!!

Al realizar el aterrizaje rodamos por la nieve, la nube blanca que levantó el "H-85" debe haber sido visible desde muy lejos; las puertas estaban abiertas, sin mediar palabras "zambullimos" a Coronel dentro del helicóptero, los tres fusiles, las mochilas y de un salto Morales y yo sentimos la rugosa plataforma del "Bell" que se "zarandeaba" al ritmo de sus palas.

El "212" comenzó a deslizar sus patines al imprimirle potencia a sus dos turbinas, el mecánico que se hallaba cerrando una de las puertas, a raiz de una brusca maniobra se cayó al suelo, por suerte aún no teníamos casi nada de altura; los pilotos no advirtieron el accidente, a los gritos me hice entender. Salté a buscarlo, siempre había que tener mucho cuidado, pues las dos "Browning" de 7,62 mm estaban pegadas a la puerta; el mecánico se sentía golpeado, le ayudé a subir, empujándolo como podía, muy rápidamente todos otra vez reiniciamos el vuelo.

Con alegría descubrí que la tripulación estaba formada por los Tenientes Vergara y Sánchez, "padres de mi Promoción", es decir nuestros

cadetes de cuarto año, cuando estábamos en primer año, además habíamos compartido mucho tiempo en la B.A.M. "Cóndor".

De repente el Teniente Vergara señaló hacia adelante, habían vuelto los tres puntitos negros, los tres "Sea King" iniciaban otra vez su tarea. El "Bell" se estremeció al saltar el acantilado a 120 nudos de velocidad; me coloqué el casco de vuelo que usa habitualmente el armero para así escuchar a la tripulación y me ubiqué en una de las puertas con mi FAL entre las piernas, en la otra puerta lo hicieron el Cabo Primero y Morales.

El helicóptero casi rozando el agua saltaba de isla en isla, hasta que se elevó para ganar la otra orilla, anciosamente todos miramos hacia la izquierda buscando los "Sea King"; allí estaban pero aún muy lejos.

Utilizando todos los accidentes del terreno el "H-85" se arrastraba palnando los pastos que emergían entre la nieve.

Como me pareció que lo peor había pasado, por el sistema de intercomunicación de la máquina, les agradecí a los pilotos, el Teniente Sánchez se dio vuelta, levantándose la visera oscura me sonrió y elevó su pulgar derecho; —ahora tenemos que llegar bien a casa, me dijo.

Al pasar cerca del "M-7" avisaron nuestra recuperación y agradecieron todo el esfuerzo realizado, miré por las grandes ventanas del "Bell", tratando de ubicar al Alférez Egurza o tal vez a Andy, no los vi, seguramente estaban muy bien escondidos ante el ruido de un helicóptero, que uno nunca sabe si es amigo o enemigo. Con el pensamiento también yo, les agradecí mucho, pues sin su intervención nunca hubiera estado volando rumbo a Puerto Argentino, después de estar rodeados de ingleses.

Ellos serían hechos prisioneros tres días más tarde muy cerca del establecimiento de Fitz Roy, cuando replegaban hacia la capital de las islas, ante el avance del enemigo.

En el interior del "Bell" había dos cajones de munición 7,62 mm y unos bidones con combustible, lo que hablaba bien a las claras que era una misión muy arriesgada, casi imposible de cumplir. Tiempo después me enteré que los tres fueron voluntarios, es por ello que, cuando en alguna circunstancia nos encontramos, más que el afectuoso saludo, va el agradecimiento por todo aquello vivido, son esas cosas espirituales que nos unen a los veteranos, siempre habrá un lazo invisible de unión que nos identifique, son esas cosas que hacen que no olvide un segundo a mi Guerra por Malvinas y en especial al personal del Escuadrón Helicópteros de la VII Brigada Aérea.

Cuando la tensión parecía había disminuido, y el "Bell-212 Twin" seguía "comiendo" terreno bajo sus patines, el C.I.C. de Puerto Argentino salió al aire.

—Pala... París! (indicativo del C.I.C.).

—Prosiga París - 5 barra 5!!

—P.A.C. en mismo rumbo, espante, espante!!

Casi instantáneamente los pilotos disminuyeron la velocidad, me dijeron que al aterrizar debíamos evacuar la aeronave. Me saqué el casco y les grité la novedad a los soldados, el mecánico se desplazó hacia la parte de la cabina.

Con el motor en "ralentí" saltamos y corrimos hacia unas rocas no muy lejos de la máquina, el pobre "Bell" ofrecía un buen blanco, su mimetizado no lo ayudaba, además el giro de sus palas era visible desde muy lejos.

Conteniendo la respiración y con los ojos clavados en aquellos dos ángulos negros, vimos pasar a los "Harriers" hiriendo el limpio azul con sus chorros de vapor, como era costumbre nos anunciaban que no nos habían detectado.

Dejamos pasar unos minutos; el Teniente Vergara interrogó al C.I.C. para continuar el vuelo, y al obtener una respuesta afirmativa iniciamos otra etapa también llena de incertidumbres pues debíamos atravesar todo el sistema defensivo de Puerto Argentino; teníamos mucho miedo de ser derribados por nuestra artillería antiaérea.

Además de dar el correspondiente aviso sobre nuestra entrada, se encendieron todas las luces de navegación y el faro de búsqueda era encendido intermitentemente, parecíamos un "pino de navidad", visualmente sin lugar a dudas desde lejos no dábamos un aspecto muy bélico.

Aterrizamos en el hipódromo de la ciudad, asentamiento del Escuadrón Helicópteros, en el extremo oeste de Puerto Argentino.

Todo el personal nos esperaba, el jefe del Escuadrón, Mayor Posse me indicó que tenía que concurrir al puesto comando del Componente Aéreo; miré mi uniforme de combate, estaba todo roto, algo comido por las ratas y sucio, tenía una crecida barba de varios días, solicité unos minutos para asearme, me respondió que no, que esta era la manera de presentarse de un Oficial de la "Cóndor".

Acompañé a los pilotos del "H-[illegible]" hasta una casa, lindera al hipódromo, los soldados fueron llevados por un Suboficial al hospital militar para efectuarles un chequeo general, sobre todo a Coronel.

Algunos minutos después me encontraba ante un Oficial de Inteligencia contestando preguntas sobre el combate final y especialmente la consolidación de la zona por parte del enemigo, aquí me ayudó muchísimo mi cuaderno de apuntes.

Finalizado el interrogatorio, el Brigadier Castellanos me felicitó por la tarea cumplida y aprovechó para transmitirme un saludo de todo el personal del Escuadrón Tropa de la E.S.F.A. "Córdoba", que le hizo llegar su hijo, soldado de mi sección de instrucción en la Compañía de Servicios. Además me contó que al recibir una carta de éste, hacía mención al nacimiento de ocho cachorros de "Diana", la perra ovejero alemán mascota de la Compañía.

Todo eso parecía pertenecer a otra realidad, llena de recuerdos ajenos a los que estaba viviendo.

En la "Casa de Piedra", lugar donde estaba ubicado el depósito logístico de la Fuerza Aérea, cambié mi uniforme de combate y allí tuve un "banquete" con pan fresco, nunca lo encontré tan exquisito, ya casi no recordaba su sabor.

Al regresar al hipódromo, el personal del Escuadrón me esperaba para almorzar; mis dos soldados también lucían uniformes de combate nuevos, alegres relataban anécdotas a un grupo de Suboficiales, mientras tomaban mate, cosa que también había pasado al olvido y que disfruté muchísimo ese día.

Fue en esa comida cuando oficialmente el Mayor Posse nos informó que pasábamos a formar parte de su unidad de combate, extrajo de un bolsillo de su campera de vuelo tres escudos del Escuadrón "Chinook" y con un buen sentido de "espíritu de equipo" el Teniente Vergara también nos obsequió el escudo del Escuadrón "Bell 212" para que no olvidáramos nunca el rescate.

Esa tarde reconocí el campo hípico transformado en helipuerto, donde estaban estacionados los dos grandes "Chinook" y los dos "Bell", se parecía mucho a un helipuerto de la Guerra de Vietnam, tambores de JP-1 y municiones cubiertas con redes, debajo de toldos trabajaban los Suboficiales de mantenimiento.

Al sur, en unas elevaciones, estaba ubicada una batería de misiles superficie-aire "Tiger Cat" de Ejército, con mis binoculares, al ser esa una de las zona más altas de la población, recorría la ciudad buscando sus edificios más importantes.

El tiempo empeoró, regresé a la casa que había sido arrendada por la Gobernación Militar a la F.I.C., era el hogar de los peones solteros que trabajaban en la capital y sus alrededores. Traté de descansar, de dormir algo, pero aún vivía dentro de mí la excitación de las últimas horas, no me podía acostumbrar a esta casi paz que se respiraba por allí, extrañaba el viento y la nieve golpeándonos.

Meditaba sobre la suerte que habíamos tenido, en los ataques aéreos, en el rescate, que habíamos burlado a la elite del ejército británico; también me imaginaba entre otras cosas, una vez terminada la guerra en mi función de instructor, tendría muchas experiencias para contar a mis alumnos y terminaba pensando en mi familia, en mi querida novia, ¡qué ajenos a todo esto estarían!!, allá en Carlos Paz, al norte muy al norte de las islas.

Al caer la tarde en los dos Land Rover asignados al Escuadrón, nuestras queridas "Patas", nos trasladamos a la ciudad; por primera vez entraba a Puerto Argentino de noche, sin lugar a dudas el color amarillento de su sistema de iluminación le daba un tinte especial a sus calles siempre mojadas.

Nos dirigimos a la escuela primaria, establecimiento ubicado casi en el centro de la ciudad, a escasas cuadras del puesto comando. En sus patios

se guardaban vehículos de la Fuerza Aérea. Este era el refugio nocturno no sólo del Escuadrón, sino también del personal del C.I.C., del Grupo Operaciones Especiales, del personal destinado en el Aeropuerto, fueran artilleros o radaristas o cualquier otro personal que fuera sorprendido por alguna alarma en este sitio de la capital. En una de sus aulas funcionaba una cocina, donde siempre había mate cocido o algún resto de un guiso para comer, en el sótano dormía la gente.

En el hipódromo quedaban los turnos de vigilancia, el resto por seguridad pasaba la noche en el refugio ciudadano, que también se convertía en capilla cuando el Padre Pacheco llegaba por el lugar.

Esa noche escuché la única misa en Malvinas, en un improvisado altar, hecho con cajones de munición, el sacerdote impartía el sacramento de la Eucaristía en medio de la "alerta gris", es que la "fragata nochera" había comenzado su habitual y sicológico "ablande" a nuestras posiciones. Rezé mucho por aquellos que debían aguantar los demoledores mazazos del cañón de 4,5 pulgadas de los navíos británicos, en un humilde "pozo de zorro", lleno de barro, apretando sus dientes y su fusil, esperando el segundo fatal o el amanecer.

Esa noche imaginé la carta a mis padres y a mi novia; trataría de ser concretó y no debía asustarlos; mil veces la leí entre las vigas de mandera que sostenían las bolsas de arena, solamente me hacía volver a la realidad de Puerto Argentino el excesivo pendular de la lámpara, oscilando tras las andanadas de la fragata.

Otra cosa que no olvidaré nunca, los noticieros de las radios chilenas y uruguayas, parecía mentira, no podíamos encontrar una emisora de nuestra Patria, nos daba mucha bronca escuchándolos, pero era lo único que encontrábamos recorriendo el dial de una vieja radio a válvulas, que encontraron los mecánicos en la "casa de los solteros". El comentario obligado esa noche fueron los pormenores del ataque al "H.M.S. Invincible" llevado a cabo en la tarde del día de ayer.

Admirables fueron algunos de aquellos hombres del Escuadrón, siempre los llevaré en mi memoria; recuerdo a uno de ellos, un Suboficial que habitualmente dormía al lado mío en el refugio; todas las noches entregaba al personal un caramelo, pero no quería que le preguntáramos de dónde lo sacaba, casi era una costumbre antes de dormir saborear un caramelo regalado por este personaje.

El refugio era lugar de grandes juegos de truco, de grandes "ruedas" de mate, lectura de revistas y diarios de varias semanas de retraso que los "Hércules" traían desde el continente.

Era un verdadero "casino de guerra", lugar muy difícil de no recordar, pues ahí me hice de grandes amigos.

A las 02:30 horas, escuché por primera vez "bramar" a los dos "Sofma" de 155 mm "horquillando" a las fragatas que estaban ejecutando

un bombardeo naval, realmente era espectacular el sonido de estos cañones; el buque enemigo tuvo que replegarse minutos después.

Martes 1° de junio

Muy temprano llegamos al helipuerto, como siempre en todas las mañanas, el jefe del Escuadrón se detenía en el puesto comando requiriendo información o la asignación de misiones a los helicópteros. Ese día por la mañana hubo que transportar cañones de 35 mm a nuevas posiciones de defensa antiaérea, se alistaron los dos "Chinook" que despegaron rumbo al aeropuerto.

Yo trataba de ayudar y colaborar en cualquier tarea, por ejemplo, bombeada JP-1 (combustible) desde los tambores de 200 litros a los depósitos de las máquinas.

Luego escribí las cartas, a mi familia y novia, pedí autorización para ir al correo y enviar además un telegrama, sugerido por el Mayor Posse, ya que, si mis padres sabían que estaba destinado en Pradera del Ganso, al escuchar las noticias del combate final seguramente estarían intranquilos; aprovechando mi "viaje", debía llevar una lista, requiriendo víveres a la "Casa de Piedra", destinados al racionamiento del Escuadrón.

Caminé "calle abajo" recorriendo con la mirada el espectáculo de esta ciudad-villa, el colorido de sus casitas con techos de cinc, con turberas en los patios, grandes huertas, la mayoría bajo vidrio mostraban grandes coliflores, repollos y otras verduras, en algunas, ovejas mascotas, al igual que nuestros perros o gatos domésticos, dormían en los parques.

A dos cuadras me encontré con la "Avenida Costanera" o la "Ross Road" de los kelpers, a escasos metros, a la izquierda, se levanta el monumento a la Segunda Guerra Mundial, pues por estas aguas australes hubieron combates navales entre las flotas inglesa y alemana.

Continuando la marcha, mientras a mi lado circulaban camiones cargados con tropa, cocinas móviles, y algunos "mini cooper" de algún habitante de la ciudad; apareció a mi derecha un amplio prado verde, era el campo de foot-ball, en él estaban estacionados varios "UH-1H" y dos "A-109" de la Aviación de Ejército, al fondo se distinguían las instalaciones del "Hospital Militar Malvinas", una edificación amarilla y grandes cruces rojas en sus muros, me llamó la atención un "Bell UH-1H" pintado de blanco, con el emblema sanitario; pensé en nuestro pobre "sapo" [illegible], verde y marrón en el terreno nevado días atrás.

A la izquierda se distinguían los depósitos de combustible de la planta de generación de energía eléctrica, y las torres de comunicaciones y de la radio local.

Contigua a la "Ross" se ubicaba el edificio del Servicio de Comunicaciones de la ciudad, que la ligaba con el resto del mundo. En ella había una cantidad considerable de personal militar y soldados, que en ordenados

Vuelo de Combate en Las Malvinas.

Volamos el Pucará IA-58

Jeff Ethell

(Traducción)

En la hermosa ciudad argentina de Córdoba está situada la gran Fábrica ~~enorme F.~~ Militar de Aviones, de 2 millones de pies cuadrados, con una producción que data del 1927, siendo la 1era. de su tipo en Latinoamérica. La Fábrica no solo ha producido sus propios diseños sino que, bajo licencia, ha fabricado máquinas notables tales como el Caza Bristol, el Curtiss Hawk 75 y el Beech T-34. A través de toda su historia la FMA ha contado con un agresivo equipo de diseño, junto con túneles aerodinámicos de baja, media y alta velocidad. Al principio de la década del 50, Kurt Tank produjo diseños avanzados para cazas a reacción y aviones de transporte. Los únicos resultados fueron el Pulqui I, primer avión a reacción producido en Sudamérica, y el Pulqui II, que desciende del TA 183 de la II Guerra Mundial, diseñado por Tank, en el cual se basó el MIG-15. Uno de los modelos de Tank de la década del 50 probados en túneles aerodinámicos era de apariencia idéntica al DC-9 excepto que sus motores estaban ocultos en el fuselaje trasero.

De la FMA han salido 28 prototipos hasta ahora y muchos han ido a producción, incluyendo el transporte Guaraní IA-50, biturbohélice de 16 plazas que sirve a la FAA como su principal avión de uso general. Sin embargo, como resultado de la Guerra de las Malvinas, el producto más famoso de la FMA es el biturbohélice IA-58A Pucará, avión caza que se utilizó en la lucha contrainsurgencia(COIN). Luego de sus primeros vuelos en 1969, el caza, impulsado por 2 motores Turbomeca 988 shp, fue entregado al II Escuadrón de Exploración y Ataque sito en Reconquista, en 1976. A partir de entonces, ese Escuadrón es la unidad de los Pucará. Otros 12 aviones han ido al Uruguay. Se ha puesto en producción el IA-58B, segunda versión con cañón de 30 mm y una tercera, el IA66, con turbohélices Garret 1000 shp, ya está volando.

No necesito decir cuán ansioso estaba de visitar el II Ecuadrón en Reconquista durante mi estadía en Argentina, no sólo porque esta unidad era el único escuadrón de la Fuerza Aérea Argentina con base en Malvinas durante toda la guerra, sino también porque la invitación había sido extendida para volar el Pucará con pilotos que lo habían hecho en el combate contra los británicos. Reconquista está situada sobre las secas planicies al oeste de Bs.As. y al sur de Córdoba. En verano se pone caluroso y polvoriento, pero la amplia base es ideal para el entrenamiento militar ilimitado; de muchas maneras es similar a las bases de entrenamiento táctico de los E.U. ubicadas en el sud-oeste. Los ríos serpentean a través del llano-al inclinarse el Guaraní y comenzar el descenso para el aterrizaje, observé que la base era una enorme mancha de hormigón en medio de la nada. Llevábamos unas cuantas horas a bordo de nuestro fiel IA-50 y deseaba ya aterrizar.

Al abrirse la puerta, mi escolta, el Vicecomodoro Ricardi Di Liscia bajó rápidamente del avión y saludó al Comodoro Hugo Giampaoletti, Comandante del Grupo 3 de ataque, asignado a la III Brigada Aérea. Como era la costumbre, se nos ofreció un excelente almuerzo, dirigiéndonos luego a la Jefatura del II Escuadrón y al cuarto de espera para la tripulación. Esperándonos estaban varios de los pilotos del escuadrón quienes habían sido reunidos para hablarnos sobre el combate en vuelo en Malvinas y para presentarnos al Pucará. Al igual que los otros escuadrones de la FA que visité, uno podría ubicar a estos hombres en Estados Unidos y resultarle difícil decir que eran de otro país. Trajes de vuelo Nomex, equipos norteamericanos y una mezcla de rasgos físicos europeos. Argentina es un crisol de razas al igual que los EE.UU.

El segundo Escuadrón de Exploración y Ataque estuvo en el epicentro de la guerra al tener como base las islas desde fines de abril hasta que la mayoría de sus miembros fue capturada el 13 de junio, o sea 44 días en total. Partían de 19 diferentes pistas improvisadas, utilizándolas no más de 2 días cada una. Tuvieron

que eludir continuamente los ataques terrestres de los Harrier de la RAF y a los Sea Harrier en el aire. Perdieron 3 de sus cazas por la acción de pequeños misiles Blowpipe, uno por un Harrier, uno por un misil de barco y uno por golpear un atado de bombas al despegar. Sólo 2 pilotos murieron. El resto de sus 24 aviones fueron destruídos en tierra o capturados por los británicos luego de la rendición. La mayoría de sus misiones de ataque en tierra contra las tropas británicas se cumplieron en pésimas condiciones meteorológicas que los liberaron de los Harrier, pero la necesidad de volar con visibilidad de una milla y bajo un techo de 100 pies, a 250 nudos exige una tremenda concentración. Ningún piloto se perdió por chocar contra el suelo. Debían mantener la velocidad para sortear el fuego de las pequeñas armas pesadas, pero los misiles Blowpipe resultaron ser más peligrosos, ya que eran imposibles de ver. Los pilotos encontraron el modo de eludirlos si se los detectaba, pero esto era sumamente difícil. El Pucará demostró capacidad para resistir grandes daños recibidos en combate-a menudo los aviones regresaban a la base llenos de impactos con sus controles deteriorados por los proyectiles, sin sus carlingas o con un motor fuera de servicio. Debido a su estructura fuerte y sencilla, las máquinas dañadas eran reparadas, a menudo toscamente emparchadas, y vueltas a poner en servicio.

El Capitán Jorge BENITEZ fue tocado por un Blowpipe cerca de San Carlos el 21 de mayo-pudo mantener el control durante aprox.1' pero luego debió eyectarse en medio de una área dominada por tropas británicas. Se evadió hacia Pradera del Ganso y luego de caminar durante 10 hs se unió a las tropas argentinas y continuó combatiendo en vuelo. Fue capturado con la mayoría del escuadrón el 13 de junio, y estuvo prisionero durante un mes. El Capitán Roberto VILA fue tocado por un Blowpipe el mismo día, eyectándose con éxito a sólo 10 mts. del suelo- los asientos británicos Martin Baker cero/cero instalados en el IA58 demostraron ser excelentes.

Tres Harriers atacaron por sorpresa al Mayor Juan TOMBA y al Teniente Juan MICHELOUD el mismo día. El Comandante Teniente Shar-

key Ward del Escuadrón 801 de la Marina Real, Invincible, logró ubicarse detrás de TOMBA y disparar su cañón de 30 mm al Pucará, mientras los dos aviones subían empinadamente a través de un cañón. TOMBA vió cómo los disparos arrancaban pedazos de su ala derecha. En la segunda pasada de Ward los cañones de 30 mm serrucharon virtualmente el ala derecha de TOMBA, quien se eyectó sin dificultad sobre Pradera del Ganso, regresando al escuadrón.

El II Escuadrón se adjudicó la caída de 2 helicópteros alrededor del 27 de mayo , volando 186 misiones en total durante la guerra. El clima húmedo causó terribles problemas en los sistemas eléctricos del avión al producirse a menudo cortocircuitos en las microllaves. Casi el 80% de las misiones de efectuaron desde pistas de de tierra o césped de 450 mts. de largo y 6 ó 7 mts de ancho, pero los Pucará totalmente cargados con 3000 libras de bombas y cohetes, podían despegar normalmente sin problemas y aterrizar en 100 mts con hélices totalmente reversibles.. Las pistas blandas debían inspeccionarse cuidadosamente, pues la lluvia a menudo hacía que el barro atascara las ruedas. Las 4 ametralladoras de 7,62 mm, los 2 cañones de 20 mm y los cohetes demostraron ser muy eficaces. Con una carga de combate de 34 libras por pie cuadrado, el Pucará es uno de los aviones de combate más maniobrables del mundo.

Habiendo volado el OV10 en la USAF y en el USMC(Infantería de Marina de los Estados Unidos), estaba deseoso de ver cómo habían hecho los argentinos para diseñar un avión similar, aunque los requerimientos de las misiones que motivaron el diseño eran diferentes. El Bronco no era un avión contrainsurgencia(COIN), mientras que el Pucará debía transportar una buena carga de depósitos externos.

El Capitán Roberto VILA volaba conmigo, mientras que el Capitán Ricardo GRÜNERT volaba con Michael O'LEARY para las fotos. Roberto y yo hablamos sobre el perfil de la misión y él quiso saber si yo realmente deseaba volar simulando las misiones de combate realizadas en las Malvinas. Yo le contesté en forma totalmente afirmativa Él y GRUNERT, hijo del radio operador del acorazado de bolsillo alemán Graf Spee hundido en 1940 cerca de Montevideo se sonrieron y dijeron que nos preparáramos para un buen vuelo.

Nos pusimos los trajes, controlamos los cascos y máscaras de fabricación norteamericana y caminamos hacia la fila del escuadrón. Fue impresionante ver tantos IA58 pintados en diferentes formas-yo volaría en uno que aún llevaba el camuflaje de Malvinas. Lo primero que llama la atención es el tamaño de la máquina:es grande, con la cola que se eleva a 5.3 mts. del suelo. El control pre-vuelo reveló el alto nivel de fabricación, como corresponde a un moderno avión militar. Mirando toda la fila de aviones, encontré que no había líquido hidráulico, aceite de motor o charcos de combustible sobre la rampa. El caza ha demostrado ser simple y confiable, con un alto nivel de preparación para su puesta en servicio.

Subimos la escalerilla y nos introdujimos en la cabina. El puesto de mando delantero es muy similar al de los cazas norteamericanos que he volado: la visibilidad delantera es excelente, muy similar al A10 debido a la falta de una proa notoria. Me arrastré hacia la parte trasera para sujetarme las correas encontrando allí el único inconveniente serio en todo el operativo-el asiento Martin Baker es un enjambre de correas para las piernas, para la cintura, para el pecho, para los hombros, todas entremezcladas de manera muy compleja. Luego uno debe colocarse los cinturones de seguridad de falda y de hombros encima del correaje anterior. Yo pensaba que el sistema del F-4 era malo, pero en comparación con éste aquel es un juego de niños.

Luego de intentar engancharlos varias veces el tripulante de tierra finalmente subió y le llevó 5´engancharme al paracaídas y al avión.

Roberto dió la señal de arranque y ambos aviones se pusieron en marcha. Con la carlinga baja, gran parte del ruido quedó amortiguado y en ningún momento sentí que las hélices molestaran como en el OV-10, donde el ronrroneo y la vibración producen verdadera fatiga. La almohadilla del asiento debió ser una innovación del piloto:realmente resultó confortable durante toda la misión. Ricardo nos siguió hasta la pista en rápido orden y después de calentar los motores nos alineamos para el despegue.

Alimentaron los Turbomecas, soltaron los frenos e iniciaron una buena aceleración. En menos de 300 mts. ya habíamos despegado, ascendiendo a 3.500 pies por minuto en formación. Roberto volaba bien, parejo, en ajustada formación con Ricardo al alejarnos de la base. Luego nos separamos en formación para combate y bajamos hacia la tierra. Pronto estábamos a escasos mts. de la tierra, a 270 nudos, volando alrededor de los árboles y pegados a los campos. El camuflado del terreno es la clave para la supervivencia en el combate moderno, y la guerra de las Malvinas no fue diferente. Ricardo nos indicó en voz alta que un barco apenas visible en el río entre los árboles, iba a ser el blanco. Subimos repentinamente sobre el último grupo de árboles y nos pegamos al río-más bajo, más bajo, hasta que la sombra del caza de Ricardo y Mike comenzaba a unirse al avión mismo. No podíamos haber estado a más de un metro del agua, doblando cada codo del río esperando ver aparecer el barco. Allí estba-en segundos estábamos encima y bien por debajo del nivel de su cubierta. A último momento subimos por sobre la nave, luego bajamos nuevamente a ras del agua girando completamente para volver detrás de los árboles. Tanto VILA como GRUNERT estaban de lo más cómodos-relajados y transmitiéndose impresiones sobre el ataque. Después de todo, esto era como un paseo-sin Blowpipes, Harriers o tropas británicas disparándoles desde abajo. Volar bajo es simple cuando no hay nadie tratando de matarlo.

Yo he tenido mi cuota de vuelo bajo con los escuadrones militares norteamericanos durante más de 10 años, pero nunca tuve la oportunidad de volar tan bajo durante tanto tiempo-al principio teñía el corazón en la boca, pero al ponerse en evidencia la serena habilidad de ambos pilotos, comencé a relajarme. Los pilotos argentinos son unos de los mejores con los que jamás he volado, como quedó demostrado durante la guerra.

Después de hacer varias pasadas sobre la cubierta, Mike indicó que ya tenía las fotos que necesitaba, de modo que él y Ricardo regresaron a Reconquista. Roberto y yo ascendimos para hacer algunas aerobacias. A 2000 mts. Roberto me indicó las velocidades de

entrada básicas, hizo algunos toneles y rizos, y luego me dejó relajar. Con una velocidad de picada máxima de 405 nudos, no tuve que preocuparme demasiado-casi todo se puede hacer a 250 nudos o menos Al tomar yo los controles, una de las cosas más interesantes del avión se hizo inmediatamente evidente: los pedales del timón de dirección son totalmente semejantes a los de un Messerschmitt 109, lo cual revela la fuerte influencia alemana en los diseños argentinos. Cada pedal tiene la forma de un zapato con canaletas para evitar que los tacos se resbalen. Esto da un dominio casi excesivo sobre el timón de dirección. Yo me di cuenta que debía retirar conscientemente la presión sobre los pedales para que un pie no sobrepasara al otro hasta que yo lo quisiera. En realidad el Pucará se puede volar sólo con palanca de mando, como ocurre con la mayoría de los jets modernos, pero cuando se necesita el timón de dirección uno puede realmente aplicarlo. También está intensificado el dominio sobre los frenos.

La palanca de mando está dividida en el centro a la manera del Spitfire para que el movimiento del alerón no golpee las piernas-el movimiento hacia adelante y hacia atrás es normal. Como en el caso del Spitfire, esta característica de bifurcación se presta para una rápida entrada de la palanca, y encontré que ~~todas~~ ninguna de las entradas de la palanca de mando exigían esfuerzo. Aunque los controles no están reforzados, parecen estarlo al tacto. La respuesta del acelerador es inmediata y los motores Turbomeca Astazou han demostrado tener buena performance a pesar de los problemas iniciales de aceleración momentánea del motor. La visibilidad desde ambos asientos es excelente, especialmente debido al bajo perfil del capotado del motor.

Después de algunas vueltas sobre el ala, intenté mi primer tonel-el Pucará es muy sólido y se mantuvo bien todo el tiempo. Para el siguiente tonel, probé más deflexión sobre la palanca de mando y luego finalmente hice toneles con máquina deflexión máxima uno tras otro.Maravilloso. Esto superó al OV-10 por un gran trecho-el Pucará se hacía sentir como un caza. Los rizos venían igualmente sin esfuerzo y los ochos cubanos eran aún mejores.

Lo mismo sucedía con las maniobras a baja velocidad-la velocidad de pérdida con tren y flaps arriba era de 67 nudos, lo que daba un amplio margen de opciones de maniobra y las pérdidas de velocidad no eran para nada violentas.

Después de agotar las excusas para jugar, me dirigí de mala gana de regreso a Reconquista. Roberto había quedado muy contento con el vuelo , me felicitó varias veces y nos encontramos hablando sobre pilotos militares de todo el mundo. Son todos iguales, no importa su nacionalidad, aman las máquinas y las misiones de vuelo que realizan. Varias veces expresó admiración por sus adversarios británicos y observó lo bien que habían tratado a los prisioneros de guerra argentinos.

Ahora era su turno. Al aproximarnos a la base, Roberto efectuó rizos-toneles invertidos en camino al centro de la rampa. Podía ver a Mike y a Ricardo allá abajo junto con los pilotos del escuadrón y los jefes de la Brigada. Después de todas nuestras aerobacias en el campo, imaginé que no había sanciones por vuelo rasante, pero de allí a hacerlo sobre la base y delante del comandante general...

Nos desviamos justo frente a la plataforma, haciendo ruido con las turbinas para la concurrencia a más de 300 nudos. Directamente delante de ellos Roberto se elevó en un rizo y bajó del otro lado sobre la pista, volvió a subir en otro rizo del cual salío formando un hermoso ocho cubano, bajando cada vez a pocos mts. del pavimento Luego un tonel tras un rizo, nuevamente abajo para cortar el césped al extremo de la pista y luego tonel sobre la Jefatura de la Brigada! Yo me imaginaba esto sucediendo en Nellis o Miramar: al pobre tipo lo hubieran arrastrado y comido crudo.

Roberto apareció por la radio: "Quiere hacer algo más?" . Estuve tentado de probar yo mismo algunas maniobras sobre la base, pero me contuve y le dije que entrara nomás.

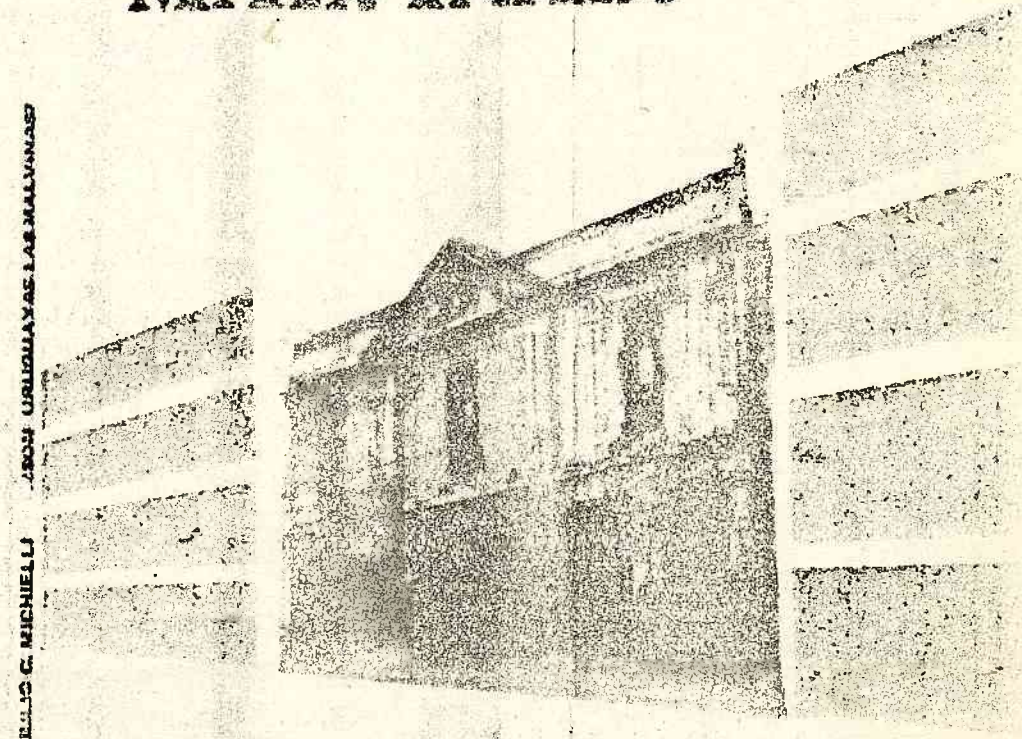
Rápidamente quebramos hacia la configuración de aterrizaje, nos colocamos en la final y tocamos sobre los números con un golpe firme, muy semejante a un aterrizaje sobre portaviones, luego invertimos las hélices - en 50 metros detuvimos la

carrera. Regresamos al área de estacionamiento; Roberto llegó frente a nuestro puesto, giró la cola y retrocedió para ocupar nuestro lugar. Fue una impresionante exhibición del principio al fin.

Me bajé feliz con la misión: me llevaba una buena imágen de lo que era volar en las Malvinas, de lo que son los pilotos argentinos y de la calidad del producto que fabrican.

Qué lástima que las naciones tengan que ir a la guerra para ajustar sus diferencias. Si uno pudiera poner a los pilotos de Inglaterra y Argentina en el mismo cuarto sin que sus gobiernos lo supieran, en poco tiempo uno no podría diferenciar a un aviador de otro.

¿SON URUGUAYAS LAS MALVINAS?



JULIO C. MICHELLI ¿SON URUGUAYAS LAS MALVINAS?

JULIO CESAR MICHELLI

1

Catorce días antes de la invasión argentina a las Malvinas se publicó esta nota mía sin firma, en el semanario El Debate de Montevideo. Con el título: ¿Son uruguayas Las Malvinas?, la misma dice:

Montevideo, viernes 19 de marzo de 1982

"Uruguay posee derechos indiscutibles sobre las altas latitudes circumpolares, siendo esos derechos mucho más vastos e importantes de lo que en principio podamos imaginar. Derechos que nacen en la época colonial cuando España organiza el Apostadero Naval de Montevideo cuyas naves llegaban hasta el archipiélago de Malvinas donde la Madre Patria ejercía una soberanía que sólo terminó cuando se retiró definitivamente del Río de la Plata a principios del siglo pasado, dejando así a Uruguay un legado histórico que ha servido de fundamento para que prestigiosos historiadores compatrioras hayan considerado a las Malvinas como parte de la herencia que España dejó eventualmente, a los futuros gobiernos orientales".

Tales consideraciones pertenecen al meteorólogo Sr. Victor Campanella en un comentario publicado en Montevideo el 26 de noviembre de 1981.

Al respecto, hurgamos en busca de material ampliatorio sobre este asunto de posesión que discuten hoy fogosamente sólo dos naciones: Argentina e Inglaterra, curiosa y caprichosamente deslindadas en la historia inicial de tener potestad sobre unas islas que causan en las postrimerías del siglo XX un lío enorme.

Lo que Dice Falcao Espalter

Jorge Tito Naser refiriéndose al tema, "Primera Aduana de Montevideo", en la publicación uruguaya del Banco de Seguros del Estado de 1964, pág. 165 y siguientes, habla precisamente del Apostadero Naval, aún ubicado ediliciamente y en tareas de reconstrucción en la calle Zabala casi Piedras. Incluye Tito Naser en una recopilación de datos: Dice Mario Falcao Espalter: "Las Malvinas dependieron en todo sentido del

Apostadero. Las medicinas, los vestuarios, los sueldos militares y aún los mismos soldados del destacamento de la Isla Soledad donde estaba la diminuta Villa, cabeza de aquellas australes posesiones de la Corona, se remitían desde Montevideo y el Ministro de Real Hacienda de Malvinas dependía directamente de su superior jerárquico, el de igual título de Montevideo, llegando el de Buenos Aires a entenderse con el Ministro de Malvinas y a veces con el de Puerto Deseado, (Costa Patagónica), mediante el Diputado del Apostadero, Don Ventura Gómez, en 1801." (Rev. del Inst. Histórico y Geográfico del Uruguay, Tomo II No. 2o. págs. 474-75).

Lo que Dice Pérez Castellano

Más detalles de funcionamiento describe Pérez Castellano, el ilustre sacerdote y donante de nuestra primera biblioteca pública: "Hay habitualmente en este puerto una armadilla compuesta de una fragata grande de guerra y dos corbetas que son como fragatas pequeñas. Estas últimas, se alternan todos los años en ir a las Malvinas con guarnición, víveres y dinero para las pagas. El Comandante de la que se va y se mantiene allí un año, es de algún tiempo a esta parte el Gobernador de la isla. El jefe de la escuadrilla es siempre un Capitán de Navío y con título de Comandante del Río de la Plata; tiene residencia en Montevideo y regularmente dura cinco años su Comandancia".

De estos comentarios claros y sin compromiso —tienen la veracidad de su vigencia oportuna— se deduce muy claramente que en 1800 las Malvinas o Falkland pertenecían a Montevideo. Claro que después la historia va cambiando. A veces por poderlo, por interés o por desinterés, por fuerza o incapacidad, el proceso modifica dueños o mandatos, mas habida cuenta de la grave controversia actual entre nuestros vecinos e Inglaterra por el dominio de estos australes e insulares territorios, bueno es presentar esta parte de la historia que no se cuenta pero que hay que tener en consideración, porque si en hechos originalmente materiales y luego jurídicos, se establecen incontrastables laudos de posesión, las Malvinas no fueron ni de Inglaterra ni de Argentina, sino de Montevideo.

2

Es evidente que de no haber ocurrido la invasión argentina a las Islas el 2 de abril de 1982, la publicación de esta nota no hubiera pasado de un

tirón de orejas a la historia, tan acostumbrada a ser contada y estudiada de acuerdo a las conveniencias oportunas. Lo notable del asunto es que salió a la opinión pública antes de la ocupación militar porteña y que precisamente por ello está absolutamente deslindada de apasionamiento partidario, es decir si de algo peca es de neutralidad. Es, simplemente, un apretado análisis de una intrincada situación soberana y un "recuento" sencillo y humilde de la gente oriental, historiadores, recopiladores, sabios, investigadores, científicos, quienes sin estridencias ni alharacas, establecen sus puntos de vista sobre el asunto Malvinas con trasparente visión.

Es cierto que la cosa catorce días antes del 2 de abril y también mucho tiempo atrás estaba más que "caliente", pero a pesar de que el morbo popular pueda desear un lío, ese mismo sentimiento humano, mezcla de antepasados, intuición y aventura, extrañamente sofrenaba la factible catástrofe. Aún así lo del sentimiento belicoso ancestral, es innegable. El mundo vivió en guerra, incluso desde su origen bíblico. Nadie nunca escapó a la envidia, el odio, el egoismo, el recelo, la traición o la mentira, y esto para ir empezando antes de llegar a los hechos. Después e inevitablemente vendrán las guerras lacerantes y generadoras de nuevos odios y así de nuevas guerras. Por un lado científicos desviviéndose para lograr vacunas y contener infartos y cánceres. Por otro, científicos creando las armas más increíbles para matar. Y parece que la "victoria" o la veneración es de estos. Las plazas de todos los países tienen sus héroes militares en las mejores estatuas, porque según parece, y con aceptación, los estadistas de siempre han inculcado a sus pueblos su trascendencia. De allí la necesidad de que cada nación necesita colocar su héroe en el lugar más importante. Seguro que como dijo Alejandro de Macedonia, "los más fuertes", porque los otros no llegan generalmente a ser recordados o si lo son, en menor grado. Además resultaría absurdo idolatrar al hombre de la calle aunque éste haya hecho maravillas como padre de familia, trabajador, sacrificado y honrado, pagador de impuestos y tal vez signado por la mala suerte, posiblemente lacerado por dolores físicos o sentimentales.

Adorar a ese hombre —o mujer— ¡qué absurdo!

3

En el crisol de ideas de Argentina no parecía —ni parece— posible aceptar que las Islas Malvinas no fueran de su propiedad. Un argentino

parecería poder aceptar que Cristo no haya existido nunca o que Cristóbal Colón fuera mujer sin más ni más, pero jamás parece poder aceptar que se discuta siquiera la posesión argentina de las "Falkland".

¿Por qué?

La prédica fue y es incesante. Tal vez luego del penoso resultado bélico del '82, el argentino haya mermado en su extroversión; pero es indudable que de ninguna manera lo ha hecho en su fuero íntimo. Por supuesto que los argumentos de soberanía ensayados para establecer la tesis de posesión, por los mismos argentinos a su propio pueblo, no dan lugar a la más mínima duda. ¿Qué hincha de Peñarol va a decir a sus hijos que Nacional es mejor cuadro o viceversa?

¿Cuál es entonces el motivo que ilustrísimas figuras orientales —o uruguayas para ser más claros— establezcan níticamente que las Malvinas pertenecen a Uruguay?

En primer lugar hay que ubicarse en la denominada "etapa colonial". Derivada de Colón, la palabra parece ajustarse más al siglo pasado o a los anteriores que al presente. A mi juicio, la historia del mundo antes y después del intuitivo genovés fue colonizar, dominar, invadir, posesionarse, legal o ilegalmente, pacíficamente o por la fuerza. Y hoy como ayer el afán de poder está por encima de los dogmas religiosos, quizá no tanto de las religiones en sí y ni siquiera de su aplicación. Pero es evidente que para ubicar al lector en época hay que remitirse a lo que ahora puede denominarse "época colonial", que en la actualidad aparece tal vez romántica leyenda y que tiene que haber sido cruel y despiadada.

4

El hombre blanco coloniza América. Y lo está haciendo ahora y lo seguirá realizando. Todos esos fabulosos aventureros, de ilimitado vigor mental y físico, la mayoría de las veces sin mayores escrúpulos —no los podían tener— inspirados por gobiernos ávidos de economía fuerte —como ahora— por su propia cuenta, piratas o soldados o ambas cosas, asolaron el mundo y especialmente la virginal América, de punta a punta, de isla a isla. No eran corsos los ingleses o los españoles o los franceses o los portugueses o los holandeses o los italianos. TODOS en mayor o menor medida "dieron con el hacha" para lograr sua ambiciones. Y ellos fueron nuestros antepasados; de una u otra forma. Y no veo por qué hay que

sentir vergüenza. Si no hubiera sido así, los aborígenes seguirían siendo dueños de la denominada América y nosotros no existiríamos. De tal forma que descendientes de abolengo o de simples campesinos, el hecho es una verdad indiscutible. Entonces arrancamos ya con que los verdaderos colonizadores somos todos los hombres blancos que estamos en América. Y por serlo y hacerlo, la "ley" era dominar de cualquier forma. Después vendrá el asentamiento, la costumbre, etc. Ello devengará en la formación de un pueblo; su integridad, de allí se constituirá una nación. Pero todo esto lleva tiempo, a veces mucho y a veces no se llega a nada. Por lo tanto cualquiera de nosotros, individual o colectivamente, como hombre de la calle o gobernante que esgrima la tesis que tal dominio de tal potencia en América o el mundo es "colonia" no parece tener base sólida alguna.

5

Hay que considerar siempre que el más fuerte siempre tiene razón, como que el pez grande se come al chico y que el vivo vive del zonzo y éste de su trabajo. Por tanto en tiempos pre coloniales, pasando por el Congreso de Viena en 1815 y llegando ahora al difícil equilibrio Pentágono - Kremlin, siempre los poderosos se llevaron la parte del león y lo seguirán haciendo. Y lo peor es que no hay escapatoria. De hecho pues, como los vasallos en la Edad Media debemos estar con uno u otro señor. El sumiso que se encocore y se soliviante será aplastado sanguinariamente. Como mucho la nación pequeña o mejor dicho en algunos casos, la menos grande, podrá apelar a una excelente diplomacia o a una sagacidad brillante. JAMAS a la fuerza.

El simple hecho dado con toda claridad pública en la guerra Buenos Aires - Londres 1982, fue la adhesión y ayuda ilimitada de EE.UU. a Inglaterra. Salvo que se precipitara una conflagración mundial —la última— con participación de URSS, no había más que conversar. Eso debió haber sido el cese automático del conflicto. Mil es más que uno o dos o diez. Es axiomático. Y el orgullo no puede contra todos los cañones enfrente. Los "rubios del norte" anglosajones americanos aplicaron por otra parte una simple jugada: intentaron detener el ífo, cuando apreciaron el capricho se plegaron a sus "papás" contra sus vecinos del sur. Estos tradicionalmente rebeldes y generalmente independientes en actitudes y resoluciones terceristas, contravinieron en momentos especiales, las coordenadas estadouni-

denses. La actitud argentina cuando la segunda guerra mundial a favor del Tercer Reich tiene que haber quedado en el hebraico sentimiento "yanquí" como una marca ardiendo inolvidable. Seguramente Estados Unidos esperaba la primera ocasión para cobrarse.

La guerra de las Malvinas fue la primera ocasión.

6

Dos cabezas virreinales españolas en América. Una por el Atlántico, otra por el Pacífico. En el medio cerca del mundo importante y occidental el descuido más grande de la historia hispana: El Imperio; hoy el Brasil. Entonces América del Sur establecida en tres puntos neurálgicos: Río, Buenos Aires y Lima. El resto, aún Bolívar mediante, sufre ascendencia caribeña y piensa en esa función geopolítica.

La descollante diplomacia portuguesa obtiene el incuestionable triunfo de establecer el Imperio más grande y mejor ubicado de América del Sur.

Poderoso económicamente pero muy mal colocado geográficamente queda el dominio español. El "fondo y abajo"; el Pacífico inmenso por un lado y la cordillera por otro aislan gran parte de su integración. Al sur, lo mejor. Tierras mesopotámicas que producen solas, verdaderos vergeles, productores casi por generación espontánea del mejor ganado del mundo y la mejor agricultura. Pero lejos, muy lejos, lejísimo de Europa y los estados del norte y aún de Asia, potencia actual y futura.

Por lo tanto, considerando la enemistad o el franco antagonismo entre España y Portugal, no puede establecerse que América del Sur pudiera integrarse continentalmente. Al menos no todavía. En Europa pueblos, villas y ciudades están cansados de existir. Uclevo es una cervecería en Praga abierta en 1492. Hoy 500 años después sigue siéndolo y pertenece a la misma familia. Y así es todo, Centurias de lo mismo. En América todos los días se adentran en la selva ignota y se fundan nuevos pueblos y ciudades y hay millones de quilómetros de lugares desconocidos que dan miedo sobrevolarlos. Hay tal vez caníbales y la gente del norte no sabe de Uruguay o Bolivia o Paraguay, adónde está, qué es. Ni siquiera sabe lo que es el continente, ni le interesa. Obviamente muchos sureños desconocen Ecuador o las Guayanas y de quien son y que idioma y así todo.

Naturalmente que en Europa hay tal vez muchos más ignorantes o sub mentales que en América, pero es evidente que por una razón de tiempo está mucho más formado el concepto de homogeneidad funcional que el del americano del sur.

Como si la juventud americana fuera poco argumento en contra, está la inevitable integración racial. Originariamente el indio. Combatido, acosado, muerto, exterminado o confinado ha tenido un fin aciago. El blanco arrojó en América legiones de inmigrantes aventureros —quien se iba a animar sino— Trajo negros a trabajar. Se dejaron de lado —en general— castas, abolengos y alcurnias y la población se integró con resultancias híbridas. Mulatos, zambos, mestizos. Como si el asunto desinteresara totalmente, se eligió América para depósito de asesinos, sifilíticos y leprosos, ratas y viruela. Mientras tanto millones murieron para enriquecer Europa. Otros se hicieron ricos. Algunos quedaron aquí. Algunos se fueron y siguieron manejando América desde el viejo mundo.

7

El virreinato del Río de la Plata fue sin embargo lo más enjundioso, lo más europeo constituído en América. Excepción hecha del Imperio del Brasil, las ciudades platenses comienzan su porfiada lucha histórica.

Por estrictas razones de funcionamiento y relación, no hay ciudad gravitacional sin puerto marítimo. Consecuentemente no hay nación mediterránea que no busque su "salida al mar".

La ubicación geográfica de Buenos Aires para ser capital de la actual superficie argentina es ideal. Para puerto de ultramar un fracaso. Con lecho anegadizo permanente y con perspectivas deficientes por el depósito de grandes ríos en sus costas, el destino como puerto puede llegar a ser nulo. Pero eso no importaba en época de "la colonia". Montevideo era EL puerto. Integrado a las Provincias funcionaba como tal. Para llegar a Buenos Aires había que trasladarse desde Montevideo en barco, luego en lanchones y trasbordar a carretas hasta tierra firme; una auténtica odisea.

Y así como la actual capital de la República Oriental del Uruguay era el punto final y de partida de las únicas conexiones con el resto del mundo, también era quien administraba, se encargaba, vigilaba, poseía y se responsabilizaba de todos los territorios de ultramar. Por consiguiente y

naturalmente, de las Malvinas y la costa Patagónica.

Me imagino una consulta al respecto en 1800 a un boaerense. ¿"Sobre Las Malvinas me pregunta? ¿Y nosotros que tenemos que ver? esos son asuntos de Montevideo". Y desde luego lo habría dicho pensando que pertenecían al Virreinato, con su capital Buenos Aires.

¿Pero por qué después de la Convención Preliminar de 1828 al quedar autónoma, la Provincia de Montevideo, debía ceder sus derechos de gobernación y mando a Buenos Aires, que nada tuvo nunca que ver al respecto? ¿Por cercanía geográfica? ¿Porque Buenos Aires alega ser capital con derechos propios? ¿O porque simplemente Buenos Aires dice y dice: "Las Malvinas son argentinas?"

8

La historia va marcando el caracter de los pueblos, su idiosincrasia, su estilo, su comportamiento.

Buenos Aires orgullosa, vital, absorbente. Montevideo, pequeña, sencilla, recoleta. La "gran ciudad" y capital del virreinato platense dícese la "reina del Plata", pero "La Cumparsita" y "La Puñalada" se escriben en Montevideo, el Perícon Nacional es uruguayo, los ganadores de fútbol por vez primera —y varias veces— son de esta margen del río, Leguisamo ganó siempre y Juan Manuel Blanes le pinta el Palacio San José a Urquiza. Tal vez curiosidades del anecdotario temporal. Lo qué pasa que son tantas que llaman la atención. Y lo peor de todo es no conformarse con lo que se tiene. Montevideo siempre pareció haber asimilado todo lo que le tocó en suerte y en buena o mala suerte pareció observar calmamente lo que pasaba a su alrededor y actuó no se sabe guiada por qué extraño designio, con una especie de talento extra sensorial propenso a hechos increíbles e impensados. Baste consignar dos: el conocido de su designación como Muy Fiel y Reconquistadora y su decisión de exterminar los indios por intermedio del sacrificado Bernabé Rivera que transformó a Uruguay en la UNICA nación americana, totalmente europea.

Este hecho tal vez fortuito ocurrido en 1832, establece un hecho incontrastable y señero en el porvenir de la República; **la filosofía uruguaya no podrá ser nunca indoamericana**, será tal vez americana o tal vez europeo-americana dadas sus corrientes inmigratorias permanentes...

Entonces aparte de ubicación y tamaño, otras son las diferencias, las distancias.

Muchos dicen "el Río de la Plata nos une"; otros indican: "el Río de la Plata nos separa". Yo digo: todos nos une, todo nos separa. Bajo estas intangibles coordenadas crecen Buenos Aires y Montevideo producto de la conquista hispana y de la ambición de conquista de los demás. Nuestros padres son los españoles y los echamos. A ellos y a todos. En un estado díscolo como aquello de que "el casado casa quiere". Ese sentimiento que parece ir enraizado a la tierra de estas latitudes se manifestó como en pocos otros lados. Nuestra independencia es total con España o con Italia o los demás, y si no lo es en los hechos económicos o por otros motivos, lo es sentimentalmente.

Canadá, Nueva Zelandia, Australia, Polinesia, etc., viven chochas "sintiéndose" pertenecer al Reino Unido.

Recién hace pocos años, inmensos territorios de Africa y Asia comenzaron, bajo un soliviamiento ideológico más que natural, a independizarse de sus ancestros europeos. Para ello tardaron centenares de años. Aquí la cosa en cambio fue, si se quiere, vertiginosa, y eso que nosotros éramos colonia y no factoría al estilo de explotación costera que realizaba Portugal.

9

1516 Juan Díaz de Solís descubre el futuro Uruguay

1536 Pedro de Mendoza funda Buenos Aires.

1544 Se crea el Virreinato del Perú.

1580 Juan de Garay vuelve a fundar Buenos Aires.

1578 El pirata inglés Francis Drake pasa por el Plata y sin saquearlo, (cosa que hace en todas partes posibles), da la vuelta al mundo, por vez primera para un inglés.

1618 Bajo la dependencia del Perú, la Corte crea la Gobernación del Río de la Plata.

1680 Los portugueses fundan Colonia del Sacramento.

1726 Bruno Mauricio de Zavala funda Montevideo

1749 El rey Fernando VI por real cédula crea el cargo de Gobernador de

Montevideo, declarando a la ciudad **Plaza de Armas y Gobierno Político Militar.** (Y aquí se establece, de hecho, "la independencia" frente a Buenos Aires).

1752 Nace en Caracas, Francisco de Miranda, indicado precursor de la independencia americana, lo que ahora puede también señalarse como un "agitador revolucionario".

1776 Se crea el Virreinato del Río de la Plata.

Note el lector en este orden cronológico de algunas fechas más o menos importantes algunas distancias notables en el tiempo: veinte años antes de la primera fundación de Buenos Aires, Juan Díaz de Solís descubre el "monte sexto de este a oeste que se escribe MONTEVIDEO, fría anotación de bitácora que supuestamente establecería el nombre definitivo.

Otra: del 1544 en que se crea el Virreinato del Perú a 1776 en que se crea a su vez el virreinato del Río de la Plata **hay 232 años** de innegable prevalencia de un mando sobre algo no existente. No es de extrañar que en ese inmenso período de tiempo las tierras americanas incluyendo Patagonia y las "vedettes" Malvinas figuren de hecho natural en los mapas —únicos— de posesión del virreinato del Perú con allegamiento a Lima o más factiblemente a Valparaíso en el futuro Chile, ubicado más al sur y notoriamente más proclive a atender esta zona austral.

Y si no es fácil fundar véase el tiempo neutro de 1536 a 1580 —44 años— en que Buenos Aires no se establece, concretamente hasta Juan de Garay.

10

Seguro que poco a poco las cosas van tomando cuerpo y vigencia y se va produciendo el asentamiento humano, generándose el sentimiento del terruño o la "querencia" que será base de todas las disputas.

Pero en el orden estratégico la fundación por Carlos III del virreinato platense tenía por finalidad darle solidez a un área geográfica importante cada vez más, ya que por razones geográficas a Perú le era casi imposible manejar. Por otra parte, el gran enemigo Portugal, extendía subrepticiamente su imperio y había que contenerlo, hecho que más o menos "legalmente" se resolvería en 1776 en el tratado de límites de San Ildefonso entre España y Portugal.

Agazapadas y por varios frentes sutiles que comprendían corsarios, diplomáticos o escaladas militares, las restantes naciones europeas, Inglaterra y Francia principalmente, complementarían ese cuadro de deseo colonizador americanista interminable aún hoy.

Ahora bien: hay una fecha clave en el asunto histórico que se trata y que juega un rol fundamental. Es la ya citada creación del Virreinato del Río de la Plata, que establece su capital —recién en este instante— en Buenos Aires en el año 1776.

Entonces vale la pena incluir textualmente este trozo de relato de la página 165 del almanaque del Banco de Seguros del Estado (Uruguay) (—Primera Aduana de Montevideo— por Jorge Tito Naser) que hace referencia al Apostadero Naval Español del Río de la Plata, Patagonia y Malvinas y Primera Aduana y Oficina de Correos Nacional, ubicado —aún hoy— en la calle Zavala entre la Rambla 25 de Agosto y la calle Piedras en Montevideo.

> Dice textual: "Corría el año 1770. Montevideo preparaba febrilmen-
> "te el pertrechamiento de las seis naves del Apostadero destinadas a
> "desalojar a los ingleses de su establecimiento oculto en las Malvinas.
> "Cada casa del poblado, proporcionaba los soldados o los marinos de
> "la expedición. Junto a la costa, se levantaban dos depósitos enor-
> "mes de donde se traían los elementos necesarios para el pertrecha-
> "miento de esa empresa.
> "Dirigían los aprestos el Comandante de la Flota Don Ignacio de
> "Madariaga y Don Joseph de Vertiz; este último, poco tiempo des-
> "pués sería el Virrey de Buenos Aires."

Esto establece sin ninguna duda que varios años ANTES de la designación de Buenos Aires como capital del virreinato, ya Montevideo —ese pequeño poblado y todo lo que quieran minimizarlo— tenía la gobernación no solo de Malvinas sino del Río de la Plata íntegro y como si fuera poco de Patagonia. Y como este hecho es **históricamente irrefutable**, juzgue el lector a la luz de la verdad cronológica como fueron oportunamente los derechos y las responsabilidades. Y por otra parte, como se cumplieron, porque sigue más adelante el relato:

> "Una vez que esta Armada cumplió su cometido con éxito desalo-
> "jando de las islas a los ingleses, después de una lucha bajo glacial

"temperatura, junto a los barracones se construyó, diseñado por el "Ingeniero que dirigía apresuradamente la fortificación de la Plaza, "por temor a las represalias de los ingleses, un extendido edificio. . . "etc. etc." . . . "De este edificio salieron durante **cuarenta y cuatro** "años —toda la época Colonial— los Capitanes de Corbeta que ejer- "cieron el gobierno de aquellas islas".

Este relato es tan claro como un mediodía de verano en el campo y agregar un comentario parece ser como echar un balde de agua al océano.

11

Al seguir este recuento de hechos es necesario que se tenga presente que el más grave problema a considerarse en la zona era en la época el asentamiento portugués o español en Colonia del Sacramento, ya que de ello dependía nuestra posesión por una u otra nación ibérica, notable hecho y poco conocido a nivel popular por el cual el 25 de agosto de 1825 —fecha de festejo de la Independencia "uruguaya", se refiere exclusivamente al Imperio del Brasil, adscribiéndose tal vez como nunca a Buenos Aires. Como se dice habitualmente ahora "a la orden".

12

No obstante no se puede seguir una historia aislada. Enormes factores de todo tipo y calibre ocurren más o menos simultáneamente en el mundo.

Es bueno considerar que a la sazón, por ejemplo se sancionaba en Europa la Paz de Ultrecht en 1713 considerado uno de los tratados más importantes de la época contemporánea porque regula la organización del viejo continente hasta la revolución francesa en 1789. Esta aludida "Paz" era una especie de sosiego en el "reparto" de las naciones europeas que eran —y siguen— considerándose las No. 1 en el mundo y que aún, revolución francesa de por medio, consolidaron entre familias, casamientos, logias, en los congresos del siglo venidero, especialmente el famoso Congreso de Viena de 1815 lo que entendían le correspondía a cada uno. Así Rusia, Inglaterra, Austria y Prusia resolvieron desoir a ochenta y tantos estados representados y se repartieron Europa a gusto y placer y, por la parte que toca directo al comentario de esta publicación, es bueno transcribir lo que dice Historia Universal de Secco-Baridón 1951, pág. 113:

"El Congreso de Viena trazó un nuevo mapa de Europa en que se be- "neficiaron las potencias vencedoras, Inglaterra, Rusia, Prusia y Aus- "tria, las que se adjudicaron los mejores despojos del extinguido im- "perio napoleónico."

(como quien dice: a río revuelto ganancia de pescadores), y lo que nos interesa:

"Inglaterra consolidó su política tradicional de hegemonía marítima "mundial, adquiriendo colonias, bases navales y posiciones estratégi- "cas en los pasos que abren y cierran los mares y los océanos . . . " "El Congreso de Viena le reconoció la posesión de la isla de Heligo- "land en el mar del Norte, de las islas de Malta, Jónica y de Corfú "que pertenecieron a Francia en el Mediterráneo; del Cabo de Buena "Esperanza, antiguo dominio holandés, de las islas Mauricio y Sey- "chelles, antes francesas en el Africa; de las antiguas colonias france- "sas de la India y de la isla Ceylán, que perdió Holanda en Asia; de "Tasmania, en Oceanía; de las islas antillanas de Trinidad, hasta hace "poco españolas; de Santa Lucía y Tobago, francesas."

Prosigue el relato: "Inglaterra dominó así los mares y —como lo "expresó uno de los negociadores de Viena— 'no se podía disparar "un solo cañonazo en ningún mar sin permiso del gobierno inglés'. Y tal vez ingenuamente agregan Secco-Baridón: "Ello favoreció singular- "mente su prodigioso desenvolvimiento industrial y comercial de los "siglos XIX y XX."

¡Como para discutirle sobre las Malvinas!

13

A todo esto cabe una reflexión que surge de los distintos comentarios realizados, si bien a vuelo de pájaro, por lo menos con una idea de ubicuidad histórica.

Aparece como ostensible que las grandes potencias siempre manejaron a su voluntad el mundo (y ahora se podría incluir, sus adyacencias). Siempre por lo demás en el juego estratégico de dominio y bloqueo de éste, intervinieron decididamente naciones —o intereses de naciones— que determinaron un resultado muchas veces inesperado y en otros casos, cantado.

El reparto del Congreso de Viena; la intervención francesa decisiva en la independencia de Estados Unidos o la intervención libia o potencial de la nación norteamericana en la "guerra" de las Malvinas, fueron hechos públicos y trascendentes a punto de cambiar el giro de determinadas historias. Por otra parte el asunto de la fuerza ha sido un elemento primordial en el resultado de las posiciones. Una vez concluída la victoria o la derrota, vienen los acuerdos, los campeones, los humillados, los buenos y los malos, aparece la ley . . . pero después, recién después.

14

Ubicados en el mundo de la época, aparece el Virreinato del Río de la Plata, geográficamente inmenso —mucho más en el siglo XVIII— riquísimo y potencialmente casi un imperio.

Pero potencialmente.

Al revés de lo ocurrido con el Brasil que se extendió, y, que graciosamente o no, prosigue bajo el ritmo de samba con esa idea, el Virreinato con el tiempo se redujo. No obstante Buenos Aires creció con la misma idea que Río de Janeiro. Y no era para menos.

Originalmente concentró el poder de la Banda Oriental (con Río Grande), Paraguay, Bolivia y todo su inmenso territorio hasta los confines helados de la Antártida. Pero con una implacable verdad histórica: sólo fue capital de todas estas más o menos naciones actuales, como capital del virreinato español, no como capital de Argentina.

Río de Janeiro como contrapartida mantuvo hasta hace pocos años cuando la erección de Brasilia, el mando de un Imperio de impresionantes características y creció, se formó y sintió ser dueña de un Imperio, el único en América colonial.

Buenos Aires, ciudad de excepcionales características urbanas creció, se formó y sintió ser dueña a su vez de un imperio; pero nunca lo tuvo.

Es que una cosa es Portugal y otra España. Una cosa es el carioca y otra el porteño, muy distinto es sentir el frío que vivir siempre con 35° o 40° , nada que ver es mezclar apresuradamente multitudes blancas con negras que no mezclar, casi por no haber que mezclar y al fin de cuentas una cosa es el tango y otra el samba.

Los portugueses brasileños aplicaron a veces la fuerza; generalmente la diplomacia y obtuvieron mucho más por este medio que por ningún

otro. Los rioplatenses o hispano americanos fueron siempre díscolos, bravíos, inconformistas y rebeldes. Levantiscos, revolucionarios, lo que se definió históricamente, montoneros. Nada de asimilar al indio: a matarlo fue la consigna. Desde luego el indio estaba en esa misma tesis, pero las fuerzas —la historia lo dice— fueron desiguales.

Junto al panorama de éstos, los asentados, se empezaron a mover las ambiciones de los poderosos europeos con su astucia, su poder guerrero, su siniestra intriga y todo lo que adereza la educación de pueblos que aplicaron de una manera u otra aquello de que "el diablo sabe por diablo pero más sabe por viejo".

15

Sin embargo no todos son dulces para Inglaterra. Y por el lado comercial —tradición estadounidense desde siempre y naturalmente heredada— se empieza a gestar la independencia de lo que sería una de las naciones más poderosas del mundo; Estados Unidos de Norte América. El poder del dinero sustituye al poder decreciente de este. Las verdaderas "satrapías" inglesas instaladas en América del Norte trabajaban a un nivel de explotación fantástico. Esas "compañías" con cartas de autorización eran auténticas sociedades anónimas, produciendo y produciendo y, cuando se gana mucha plata uno se siente fuerte y quiere mandar, y lo hace, en la medida de su potencia. Este axiomático hecho no escapó a este proceso mercantilista y a Samuel Adams (1) —hábil abogado— y Jorge Wáshington —rico virginiano— no les fue difícil agitar las aguas de los derechos americanistas ya tremendamente exacerbados con los impuestos ingleses y las obligaciones monopolistas sobre las compras de sus mercaderías. La revolución "mercantilista" se hizo general y desembocó en la realmente extraordinaria declaratoria de la independencia de Estados Unidos en cuyo comité figuraba uno de los más preclaros hombres de estado de su tierra: Benjamín Franklin.

Pero la cosa no fue fácil. Aún declaratoria de por medio, Inglaterra no podía creer en la cesación de sus "derechos naturales" hasta que la flota francesa (?) define la situación a favor de Estados Unidos y hace rendirse a los ingleses en 1781. (Bloqueo de Yorktown en Virginia).

(1) En marzo de 1818 en Washington, Adams declaró: "El único campeón de la democracia en las Provincias Unidas del Río de la Plata, es el bravo y caballeresco republicano general Artigas".

Otra vez la intervención extranjera define un pleito intercontinental. Pero, ¿era realmente Francia tan extranjera?

Ya se analizó someramente que en el siglo XVIII a un nivel extra continental europeo, nadie era dueño de nada y todos lo eran de todo. Es decir; en Europa las costas estaban bastante claras de límites pero no era así en el resto del mundo. Europa mandaba; y lo demás era lo demás. No podía caber en la mente de nadie del viejo continente que a algún salvaje extra continental se le ocurriera dictar normas a ellos. Esta apreciación lo es todavía hoy y aún considerando el juego de intereses más divididos que entonces y más repartidos, Europa —toda Europa— aún dentro del descalabro económico moral y social mundial, se mueve con una precisión matemática, con su propio parlamento, con su mercado común impenetrable y con la altivez propia de su abolengo que legítimo o no, lo tiene.

Quiere decir que si a Francia se le ocurría por interés intervenir, de hecho lo hacía; y lo hizo. Y lo hizo en el mundo, en el Caribe, en el Africa, en Asia, y hoy el rastro de un inmenso territorio en la parte continental de Sudamérica haciendo límite con Brasil, colonia penitenciaria francesa que alimentó a América de la lacra social más abyecta, es testimonio de una historia iniciada en 1604 y a ningún sabio de las Naciones Unidas en el sonado affaire de las Malvinas se le ocurrió citar este hecho bien continental y no insular y alejado como las Falkland.

Entonces otra que colonia; ¿coloniaza! Claro que la guía geográfica puede hablar de un "departamento francés de ultramar". Y como con este departamento se llenaría citando a los otros, varias páginas.

Lo que ocurre, y que sé, resquebraja el concepto popular, es que todas las naciones del momento actuaban así, porque era la **forma** de actuar, porque esas naciones eran la ley y la sobreponían unas a otras en la medida de su potencia. De tal manera establecer ahora que tal territorio es natural de tal o cual país es extraordinariamente delicado, cuestionado y confuso, porque en un litigio cada parte asume potestad, por distintos motivos; "yo lo vi primero", "nosotros lo fundamos", "después de ustedes nos establecimos", "una vez dejamos la bandera", etc., etc., todos argumentos infantiles, tal vez muy ciertos y sentimentales, pero todos muy polémicos e intrincados.

¿Se puede legítimamente establecer un laudo categórico en un caso así, como por ejemplo el de las Malvinas?

Yo pienso que es muy difícil. Puede haber una inclinación de la balanza pero no una decisión terminante. Y en este caso especial que se debatió como pocos en la historia, no se arribó a ningún punto claro y otra vez —como siempre— privó la fuerza. Y lo hizo, porque esa es la historia de las Malvinas, y si no veamos en una apretada síntesis publicada el mismísimo 2 de abril de 1982 antes de conocerse la invasión (1) cuantos colores de banderas diferentes tuvieron las Falkland ondeando en sus destempladas superficies: Con el título, "Las Islas que Argentina Reivindica" dice la nota:

16

El reciente conflicto de las islas Georgias replantea el viejo tema de Las Malvinas. Sobre éstas, nuestros vecinos reivindican derechos. Ocupada hace siglo y medio por el Imperio inglés, distintos gobiernos argentinos han reclamado su soberanía. El actual, ha vuelto a reclamarlas. Parece oportuno hacer una pregunta inicial.

Historia y descubrimiento

Fueron descubiertas por Davis en 1502. Dos años después las vió de nuevo Ricardo Hawkins, que las bautizó con el nombre de Tierra de la Virgen, en honor de la reina Isabel. El holandés Sebald de Weert las avistó también en 1600, por lo que se las llamó en Holanda las Sebaldinas; Cowley en 1633 las denominó Pepys, por creer que era otro Archipiélago distinto del que vió Hawkins. En 1690 el capitán Strong dió al canal que separa las dos islas el nombre de Falkland, en honor de lord Falkland, su protector, y este nombre se aplicó después a todo el Archipiélago. Un navegante de Saint-Maló las denominó en 1714 Anicón, apellido de su armador; otros marinos de Saint-Maló las llamaron islas nuevas de San Luis; y también se las empezó a conocer con el de Malouinas, por el gran número de pescadores de Saint-Maló que frecuentaron aquellos parajes desde comienzos del siglo XVIII. Bougainville fundó un establecimiento francés, Port-Louis, en 1783; pero dos años después Byron tomó posesión del Archipiélago en nombre de Inglaterra. Entonces Francia cedió

(1) En El Debate de Montevideo. Por ser semanario las notas se hacen con antelación a la fecha de emisión.

todos sus derechos a España, que aceptó. Los españoles transformaron el nombre de Malouinas en Malvinas. Sin embargo, Inglaterra no renunció a sus pretensiones y fundó otro establecimiento en Port-Egmont, en la isla del Oeste.

Derechos argentinos

De aquella cesión arrancan los derechos que la República Argentina tiene a poseer este Archipiélago. "Formaban parte integrante del virreinato de Buenos Aires, no sólo porque estaban comprendidas en los límites de la Monarquía española en América, sino también porque pagó a los negociantes o armadores de Saint Maló lo que habían gastado (como 120.000 pesos fuertes) en establecer una colonia llamada San Luis, en la isla oriental o de la Soledad, según contrato celebrado con Luis Bougainville, representante de aquéllos, firmado el 4 de octubre de 1766 con acuerdo e intervención del rey de Francia. El rey de España y sus virreyes en Buenos Aires continuaron en posesión de las Malvinas, y como se supiera que en la isla del Oeste, llamada Puerto de la Cruzada, se había establecido una colonia inglesa de pesquería, esos colonos fueron expulsados, por Real orden de febrero de 1763, en 1770, obligando al jefe de la colonia a firmar un documento llamado capitulación, por el cual renunciaba todos sus derechos a esa colonia.

Reclamo y devolución

El gobierno inglés desaprobó la capitulación, y reclamó al de España por la violencia ejercida, sin alegar el menor derecho de soberanía.

La satisfacción aparente que dió España, devolviendo el puerto Egmont, no satisfizo al pueblo inglés, porque se supo el compromiso secreto de devolverlo poco después.

Privilegios de pesca

Despues de obtenida la independencia, el gobierno argentino ha ejercido en toda época, actos de jurisdicción sobre el Archipiélago de las Malvinas. Concedió privilegio exclusivo de pesca a Vernet en 1828; el gobierno inglés nada dijo; pero cuando se dictó el decreto de 10 de junio de

1829 organizando el gobierno de esas islas, sólo entonces y por primera vez, el encargado de Negocios de la Gran Bretaña, protestó contra el dicho decreto, porque atacaba el derecho de soberanía sobre las islas Malvinas; pues aunque las habían abandonado en 1774 por razones de economía, dejó en ellas una bandera y signos de continuar en posesión de su derecho de soberanía, lo que era falso. Así quedó la cuestión hasta el 2 de enero de 1833, en que, aprovechando la Gran Bretaña el desorden político de la República Argentina, envió la corbeta Alio, mandada por el capitán Onstow, y se apoderó de hecho, no sólo de la isla occidental, que ocupó en 1774, sino también de la Soledad, en la cual jamás tuvo la menor posesión.

De ahí hasta acá han seguido las reclamaciones.

17

Entonces el problema Malvinas hay que estudiarlo, o analizarlo en dos fases: desde su cuestionado descubrimiento hasta 1833 y desde este año, fecha de la conquista británica hasta el presente, este presente de hechos calientes y dolorosos y feos y yo pienso: absurdos.

En esa primera etapa hay tres elementos jurídicos fundamentales: el reconocimiento francés de dominio español en 1767 con todas las de la ley; la Comandancia General de Marina de Montevideo sobre Malvinas y Patagonia, 44 años, y la toma de posesión por Argentina para crear el 10 de junio de 1829 la Comandancia Política y Militar de las Malvinas.

De estos tres hechos básicos se deduce en primera instancia y antes de entrar a sus pormenores que Buenos Aires posee la Comandancia de las Islas menos de cuatro años y que Montevideo no solo las posee desde el inicio colonial español, —44 años— sino que la detenta aún siendo Argentina nación independiente y que ésta establece su Comandancia casi un año después que Uruguay —en ese momento Provincia de Montevideo— es absolutamente independiente.

Por otra parte, Montevideo es Gobernación de Malvinas y Patagonia cuando aume el trascendente rol de capital del Virreinato del Río de la Plata, hecho de significación inusitada (Virrey Elío, 1811), y de hecho pues detenta todo el poder hispano en Sudamérica como jamás lo tuvo Buenos Aires ya que a más de capital del virreinato es puerto y capitanía del mismo.

Mas dentro de todo este aluvión de sucesos que acaecen, en el agitado momento independentista americano, hay un asunto a sobresaltar de importancia relevante: **Montevideo es por derecho legal otorgado, la Gobernación de Malvinas.** Más claro; en un momento en que todo se roba, se negocia, se invade, se toma por la fuerza o por la diplomacia, la futura capital uruguaya detenta el mando de Malvinas y Patagonia otorgado por el Rey de España y no bajo usurpación o fuerza de naturaleza alguna.

Es de tal importancia este hecho como el fundamento aludido en primera instancia: el reconocimiento francés de dominio español. Esto es lo más importante en la historia de las llamadas Falkland; un Estado entrega a otro bajo reconocimiento y posterior acuerdo comercial la posesión de dominios. De hecho y al no haber reclamantes; España es la **UNICA** poseedora histórica legal de Las Malvinas y Montevideo es la destinataria de esa posesión por el simple argumento jurídico de que la Madre Patria le otorgó su mando. Todo lo que se quiera discutir es después de esto.

La cronología histórica de este episodio radica en que Luis Antonio Bouganville, un científico comparable a un Jacques Cousteau contemporáneo, brillante marino francés, además, coloniza Malvinas (aún no tenían ese nombre), en 1764 armando fortificaciones y casas durante dos años.

A todo esto España reclama las posesiones ultramarinas y Bouganville reconoce la demanda y evacúa la colonia. Es así que el 1o. de abril de 1767 la Corona toma posesión de las Malvinas —ahora sí— indemnizando a Francia por los gastos efectuados a la Compañía de Saint Maló (donde se origina el nombre) con la suma (dicen los historiadores), de 618 mil y tantas libres, "trece sueldos y once dineros". (1)

Este es el reconocimiento de potencia a potencia de potestad. Un hecho por lo demás poco común en la historia que acredita dominio indiscutible y da derechos plenos de usufructo.

Después de este hito histórico sobreviene la ocupación británica (una de ellas) por John Byron y la Muy Fiel y Reconquistadora Montevideo (de título posterior, pero nunca tan justo) envía la expedición de Madariaga expulsando a los ingleses de Malvinas). Fue tan excepcional la acción (ya comentada) que para no humillar a Inglaterra se suscribe en Lon-

(1) Caballos, vacunos y víveres fueron "uruguayos" y constituyeron la primera población malvinense ya que Bougainville sólo trataba con Montevideo porque según expresara: "Buenos Aires no tiene puerto".

dres en 1771 una cláusula secreta a efectos de no herir su honor.

Así los ingleses quedaron —habiendo capitulado en el 71— tres años más, evacuando en el 74.

Lo cierto que antes, durante y después, siempre Montevideo.

A tal punto es irrebatible esta aseveración que el historiador argentino Jorge Cabral Texo en la obra "Las Islas Malvinas, Archipiélago argentino" —edit. Claridad, Buenos Aires, 1935— establece en su prólogo: "Puerto Soledad capital del archipiélago malvino, al declinar la soberanía hispánica en el Plata no dependía de la Superintendencia de los establecimientos patagónicos a cargo de militares de tierra o civiles con formación de tales, sino que la Jefatura de las Islas era ejercida por oficiales navales con título de comandantes marítimos que actuaron como subdelegados de la Comandancia General de Marina que residía en Montevideo, siendo en tal sentido el único gobierno militar ejercido por marinos de la real armada que existió en el Río de la Plata y cuya caracterización no nos ha sido dada por ninguno de los historiadores que se han ocupado del estudio en cuestión."

Mas claro; agua.

Lo que sí no sé, es por qué el libro se llama ". . . archipiélago argentino".

18

La incandescencia de la revolución americana y la que nos ocupa al respecto, o sean los movimientos de Buenos Aires y Montevideo (por cronología), nublan la atención sobre el asunto Malvinas hasta que en 1820 el ya gobierno porteño decide tomar posesión de Puerto Soledad —igual que siempre puede considerarse ésta una invasión— pero recién nueve años más tarde en 1829 el gobernador Martín Rodríguez crea para Buenos Aires la comandancia política y militar de Las Malvinas.

Estas dos fechas son fundamentales. En 1820 Montevideo era provincia unida a Buenos Aires. En 1829 era absolutamente independiente. Pero hasta este año era gobernación de Malvinas. El hecho realizado por el gobierno argentino no pasa de ser un hábil golpe de timón muy bien calculado para sus intereses.

En la novelería de constituirse Estado, Montevideo olvidaba muchas cosas importantes; los límites con Brasil, las islas del Uruguay y el Río de la Plata, las Malvinas y la Patagonia. . . y no quiero entrar a considerar la Liga Federal de Artigas por la cual la Provincia Oriental, Entre Ríos (que aún posee la bandera artiguista), Corrientes, Santa Fé, Córdoba y las Misiones eran gobernadas por delegados y con el sistema del héroe uruguayo. Todo esto se olvidó, se ignoró o se regaló; es cierto. Pero sea como fuere Uruguay nació, chiquito es verdad, pero indomable.

Lo curioso, lo anecdótico y lo tragicómico tal vez, es que esta nación surgió del acuerdo de dos generales argentinos y tres imperiales, —Juan Balcarce y Tomás Guido y el Marqués de Araçaty, el Dr. José C. Pereira y el Tte. Gral Joaquín Oliveira Alvarez respectivamente. Naturalmente la mediación fue británica —Mr. Gordon y Lord Pónsonby— y así quedó decretada nuestra independencia absoluta, que nadie nos regaló (nadie regala nada y menos un país) a expensas del espíritu levantisco y conquistador de los orientales.

El sosiego para porteños y cariocas, a expensas de ellos, fue la Convención Preliminar de Paz firmada en Río de Janeiro el 27 de agosto de 1828.

19

Desde aquel relativo acto independentista del 25 de agosto de 1825 —interminable discusión si ya fuimos independientes o argentinos— a este concluyente 27 de agosto de 1828, lo cierto es que por una u otra razón la Provincia de Montevideo llega a la independencia total y plantea una discusión de potestad malvinense de hecho mucho más profunda de lo que se pueda inicialmente imaginar. Incluso si se considera lo que dice HD, pág. 465, ed. 1950 tomo I; al referirse a la "independencia" del '25.

> "Para los orientales de 1825 como para los de 1813, los argentinos "no son extranjeros como los brasileños, sino hermanos de las otras "provincias, con quienes se desea integrar una gran nación, sin men- "gua empero, del gobierno propio. Las guerras de los orientales con- "tra los ejércitos argentinos no se dirigían contra las provincias ar- "gentinas, sino únicamente contra la ambiciosa oligarquía porteña, "que rehusaba a la Provincia Oriental la más elemental autonomía.

> "Por lo demás, la República Argentina no existía en 1825 como or- "ganismo constituído. Era —sigue diciendo HD— un conjunto de Es- "tados, que se gobernaban por si mismos, algunos de ellos indepen- "dientes de hecho como Tucumán; ligados otros por tratados de mu- "tuo apoyo como el del Cuadrilátero."

Esto establece una posición muy independentista ya en el 25, tesis que no comparto totalmente pues el apoyo argentino fue vital para hacer caer la balanza contra el Imperio, lo que supone una adscripción de hecho a Buenos Aires.

Aún cuando, al respecto, Zorrilla de San Martín manifiesta un concepto muy aceptable que dice: "En las declaraciones del 25 de agosto hay una que por su naturaleza es esencial, irrevocable; y hay otra, la relativa a la unión con los demás Estados del Plata, que es visiblemente accidental, provisional, revocable, como todo contrato, como todo acto emanado de una voluntad soberana".

De cualquier manera yo pienso que el espíritu artiguista no privó en la independencia de 1825. Pero ahora sí debe privar pues está considerado como nuestro héroe máximo, ¿o no? Y todos sabemos de la permanente adversión porteña a Artigas; actitud que a pesar del monumento de Palermo sigue vigente, por la simple y única razón de que Artigas fue enemigo de Buenos Aires. Y si no reléanse las célebres Instrucciones del año 1813 cuyo art. 19 establece: "Que precisa e indispensablemente sea fuera de Buenos Aires donde resida el sitio de Gobierno de las Provincias Unidas" . . .

Superadas estas posiciones radicales y temperamentales con el paso del tiempo llegamos a 1983 donde también conspicuas figuras porteñas establecen que somos parte argentina. Entonces. ¿en qué quedamos?

¿Somos o no en 1983, realmente independientes de Buenos Aires?

20

Inglaterra es un país frío, destemplado, con hermosos paisajes es cierto, pero aparentemente nadie puede negar que climáticamente es hostil. En los meses de otoño y que decir del invierno, el sol apenas aparece en el horizonte por unas pocas horas. A las tres y media de la tarde ya es

noche y a las cuatro es como en el Río de la Plata las 20 o las 21 lo que significa un retraimiento en el funcionar de la gente a nivel de circulación callejera.

Ello ocurre en 1983, imagine el lector lo que habrá sido en el 1400 o sin ir tan lejos en el mismo siglo pasado; lo más inhóspito y deprimente. Con luz a gas y con un frío que paraliza la respiración y hace desaparecer las orejas. Desde luego ahora hay calefacción y aire adoncicionado y mil comodidades que hacen obviar las inclemencias insoportables de casi una zona polar, pero aún así, hay que animarse a cruzar la calle. Es claro que antes como ahora el inglés siempre buscó comodidades exquisitas. Basándose en un casi impecable orden y en una paciencia que parece ilimitada, —salvo en los juegos deportivos que generalmente terminan en una batalla campal, ya sea cricket, foot ball, hockey, etc.— Inglaterra ha hecho trabajar al resto del mundo en su provecho. Dentro y fuera de su patria. Caprichosa o concientemente, este estilo tradicional de comportamiento le ha dado excelentes resultados. En 1983 se toma en Londres el mejor té del mundo, los mejores alcoholes, existe la mejor moda y dentro de una arquitectura pesada y tal vez obsoleta (menos para los ingleses que la pintan todos los días) circulan con infinita bondad los coches más espectaculares y caros del universo pagando cualquiera de ellos una simple patente anual —única para cualquier modelo de cualquier año— tolerando las más antojadizas formas de cruzar las calles del peatón que ahí sí, es el dueño del tránsito.

Cuidadoso, atento y cordial —contra lo que puede presumirse— el inglés es aparentemente, radical en sus ideas. Impecable en su vestimenta y en medio de bellísimas mujeres que la gente de otras latitudes no cree que lo sean, lleva no obstante una vida rítimica, cuidadosa y tal vez si me apuran, yo diría: austera. En general a un inglés no se le ocurren —no se le pueden ocurrir— las extravagancias porteñas o montevideanas de ir a lugares como Punta del Este o Mar del Plata a gastar lo que no se tiene con tal de figurar y después quedar hipotecado y pedir a los gobiernos ayudas y todo eso.

El orden prosecutivo es la base de la tradición británica. Argentina o Uruguay, viven cambiando constituciones y criticándolas y ensayando nuevos órganos de gobierno y cambiando nombre de calles y ministerios en una situación de no acabar.

Inglaterra con su inicial y simple Carta Magna y las cámaras ubicadas en el edificio que lame el Támesis se ha mantenido igual siempre y se ha formado apoyándose en sí misma sin veleidades tontas o novelerías eventuales. Así eliminar la monarquía o cambiar la carta "constitucional" o un nombre a una calle, puede ser en Gran Bretaña una idea de otra galaxia. Y por ahí empezamos.

A tal punto es el criterio conservador que, en siglo XX, o fin de él, en que las Ferrari o Maserati o Porsche bi turbo y demás, "matan", Inglaterra mantiene sus viejos taxis —impecables, eso sí— para detentar su imagen y porque no, su prestigio de tradición.

Oxford Street (calle Oxford) de cosmopolita e impresionante circulación se engalana para Navidad de una manera prodigiosa. Ni Paris, ni Roma centro de la cristiandad, hacen nada al respecto. Y eso que me refiero a todas ciudades tan conservadoras que a más de uno, desesperan. Viejo y eficiente el "subterráneo" londinense con sus varios ramales cumple con eficiencia su misión. Sus variadísimos restaurantes, italianos, griegos, hindúes, árabes, españoles, etc., sirven al más exigente y al más limitado . . . menos de 15 a 17 y 30 que según explican por un antiguo designio conservador no se expenden bebidas alcohólicas. Ahí cierran e ingleses y quienes no lo son o se apuran a almorzar antes de las tres o le dan a la cerveza o al whisky "de punta" después de las cinco y media hasta cuando acabe la cosa. Entonces entran a tallar los pubs, centros de citas y encuentros de jolgorio y alegría. Eso sí, bien escondidos, oscuros y recoletos. Finos y distinguidos, atraen a la clientela con su excelente cerveza, primordialmente, o cualquier bebida.

21

¿Dice algo el inglés de Las Malvinas?

En 1982 y naturalmente con el conflicto a cuestas, no sentí en Londres a nivel de pueblo, la más mínima manifestación al respecto. Es más: iniciando el tema un inglés me inquirió mi opinión. Al decir yo que tal vez fueran uruguayas, sonriendo tras un sorbo de whisky, dijo siguiendo la conversación sin parar, "Puede ser, puede ser".

Esta aseveración que el lector puede juzgar como quiera no me aven-

turé a decirla en Buenos Aires en pleno conflicto y aún en Uruguay muchas veces surgió como una extravagancia insólita, generalmente contestada: "Por favor Michielli, no toque el tema."

De cualquier manera, la fuerza tradicional británica parece tener más poder que la inicial inocencia americana, pujante, espontánea, efluvica, pero cambiante, arrítmica, insegura, pidiendo plata y recelosos unos con otros, "jorobándose" entre sí y pretendiendo a expensas de quien sea sacar tal vez partido personal o partidario o gubernamental, sin mirar nada ni sopesar valores.

Mientras el locutor inglés no grita un gol producido, un brasileño o un argentino o un uruguayo parece que van a pasarse como por ósmosis a través del micrófono. En tanto los automovilistas se desesperan en el Río de La Plata porque los peatones demoran en cruzar la calle y enloquecen con la bocina, en Londres parecen pensar "si demoran es por alguna causa justificada", y esperan el tiempo que sea.

A nadie se le ocurre en Londres molestar al que demora sacando un boleto en la cola humana —interminable— del tren. Aquí sería un griterío infernal: "movéte loco"; "estás comprando la estación" o por el estilo. En suma: razas distintas, conceptos distintos, ideas distintas, consecuentemente, resoluciones distintas, enfoques distintos, reacciones distintas entre ingleses y platenses.

Por ende: nada que ver.

22

El disímil enfoque geopolítico de Argentina e Inglaterra es, consecuentemente, absoluto. Argentina mirando por sus pequeños-grandes problemas: Beagle, la Antártida, Las Malvinas, si acaso los límites con Uruguay, hecho éste aparentemente zanjado en el acuerdo Bordaberry - Perón en 1974.

Inglaterra en cambio es el resto del mundo: Asia, Australia, América, el Caribe, Africa, mil lugares estratégicos . . . y también Las Malvinas, y porque no Beagle o los límites del Uruguay.

Con este panorama complejísimo de coordinación exterior no fue extraño que la encargada del asunto "Malvinas" estuviera en el momento

de la invasión argentina al archipiélago, de luna de miel, alejada del cargo. Al fin de cuentas hay también en la vida que casarse y tener vida social y etc. aunque en el difícil campo político el más mínimo error cuesta un destino. (Si lo sabría Napoleón que le había mandado hacer a sus amantes unas medias especiales, cosa de no perder tiempo . . .) Lo cierto es que Londres distraída entre Irán - Iraq y la intervención soviética o la guerra salvadoreña cae de la noche a la mañana con una invasión en "sus" territorios falklaneros. Y ahí viene todo ese asunto bélico que los contemporáneos lo tienen muy fresco y cuyo proceso cronológico en el frío orden del proceso, se produjo así:

1982

23 de marzo. Argentinos desembarcan en las islas Georgias e izan el pabellón de su país. Inglaterra protesta.

2 de abril. Argentina ocupa las Falkland.

6 de abril. Zarpa la flota británica para reconquistar —o no— las islas.

25 de abril. Inglaterra reconquista las Georgias.

1 de mayo. Se inician las hostilidades en las propias Malvinas.

4 de mayo. Hunden los ingleses al porta tropas Gral. Belgrano, a la patrullera Río Iguazú y averían al Sobral. Los argentinos hunden al Sheffield.

21 de mayo. Inglaterra concreta una cabecera de playa en las Falkland.

25 de mayo. Argentina avería tres fragatas británicas y hunde al transporte "Atlantic Conveyor" y al destructor "Coventry".

29 de mayo. Las defensas argentinas se rinden.

2 y 5 de junio. Náufragos argentinos y heridos ingleses llegan a Montevideo.

15 de junio. Argentina capitula.

Esto es muy suscintamente el episodio bélico de 1982 cuyo leit motiv fueron aparentemente la posesión de las frías "sebaldinas" y que Argentina las detentó bajo su bandera setenta y cinco días. Estos dos meses y medio unidos al dominio porteño desde el 10 de junio de 1828 hasta el 3 de enero de 1833 no llegan a sumar cuatro años de poder argentino en las Malvinas en toda su historia. A ello pues hay que agregarle una continuidad de dominio montevideano de 44 años y una prosecusión de mando londinense de 150.

Que el lector saque sus consecuencias.

23

Y como no es objeto de esta publicación la pormenorizada cronología guerrera, me parece adecuado, hilando el proceso, comenzar con el abanderamiento de las Georgias que parece ser el botón rojo del conflicto.

Todo el mundo sabe que Argentina no pasa por un feliz estado económico. Pero tampoco ningún otro país pasa por un feliz estado económico. Hace tiempo que los mandos del dinero sin nacionalidad, están repartidos estratégicamente para un rendimiento efectivo. Las sociedades, los grupos, las "multinacionales", etc., mueven la cosa. Cuando algo no rinde, desaparecen. Cuando algo puede producir, se instalan. Y así mueven al ser humano, incentivándolo en aras de un bienestar personal. Como dicen los diarios y la tele, "vivimos en una sociedad de consumo", y yo agrego, week end, escocés, "minas" y gomas o sea cero quilómetros. Desde luego tarjeta de crédito, fluído y mentiroso escudo de potencial económico, pero por unos días efectivo. Lástima que después haya que pagar o ir preso.

Y este tipo de marea universalista de comportamiento no es solo de un grupo, de una clase. En mayor o menor grado su divulgación se ha hecho genérica. Obviamente ni los pobres ni los ricos, ni los gobernantes ni los gobernados escapan a su apasionante y pecaminoso sistema. Entonces si bien Argentina no pasa, o no pasaba, por un buen momento económico ¿puede estar radicada allí la causa de un soliviantamiento psíquico de soberanía a nivel popular para tapar problemas internos y escapar por la tangente, canalizando un mentado anhelo popular?

¿Puede un gobierno militar de corte rígido como el encabezado por el Gral. Galtieri en la oportunidad, romper el balancín de la alianza occidental y enfrentarse a Gran Bretaña, indiscutiblemente su socio ideológico? ¿Por qué esta escalada reivindicatoria de imprevisibles derivaciones?

24

La revolución bolchevique rusa a principios de siglo materializó en ideología un rumbo en la mente humana. Para muchos una alborada de

gloria; para otros un cáncer inextirpable. Este hecho no fue novedad en la historia del universo, pero pegó justo y encontró el fértil terreno de propagación. Como siguiendo el germen de la revolución francesa o la de los esclavos o etc. de antaño, la reivindicación de los derechos humanos se esgrimió como escudo de acero inoxidable. Mussolini y Hitler sucumbieron con sendas ideologías ante el paso del marxismo leninismo. Y Moscú y Washington se aliaron para no perder. Y ganaron. Pero a Moscú no le gusta Washington y éste tampoco quiere a Moscú.

Y desde la concreción del pacto de fuerzas, el mundo vivió absorto de guerrilla en guerrilla. Corea, Vietnam, Centro América, Irán, Líbano, . . . Las Malvinas, pero nunca en EE.UU. o Unión Soviética. Capitalismo y comunismo enfrentados a muerte, pero realmente, ¿tan enfrentados a muerte?

25

Bastan 250 gramos de virus botulínico para hacer desaparecer la humanidad —entera— de la faz de la tierra. Algo —una espatulada— de un tubo de ensayo conteniendo bacterias cultivadas de cualquier laboratorio al alcance de quien quiera para hacer desaparecer una ciudad de millones de habitantes. ¿A qué santo entonces tanto tanque y metralleta y misil o arma atómica? ¿Para qué millones de movilizados y despliegues inmensos de gente y más gente?

Es evidente que todo responde al índice económico. Es la industria de la guerra. Así circula la plata. Y es cierto; circula. Pero es también verdad que el ser humano ha evolucionado y sabe estas cosas; sin embargo se sigue matando por otros.

¿Ha evolucionado?

26

Las islas Malvinas están alejadas de territorio continental sudamericano, mucho más que las pretendidas 200 millas de mar territorial. Pero mucho más alejadas están las islas Georgias, frías, solitarias, yo diría desesperadamente tristes. Sin embargo en la segunda quincena de marzo del 82 los argentinos —pescadores o civiles o militares o para militares o qué— desembarcaron en sus costas e izaron el pabellón de su país.

Lo que se dice "una mojada de oreja" para Gran Bretaña, que ale-

jada diez mil quilómetros de las Georgias y las Falkland no encajaba en su comprensión que se le estaba por caer la estantería. Desplstada su inteligencia, mal o sin asesoramiento, con incidencia en problemas más graves con la guerra Irán-Iraq y el Salvador, los asesores, informantes y vinculados al asunto, ya en Londres como en la misma Naciones Unidas, Lord Carrington, Humphrey Atkins o el hombre que poseía un ministerio casi en su propia casa, Antohny Parsons, vieron derrumbarse lo que ni presagiaban.

En los hechos Galtieri impulsado tal vez por el favorable antecedente del levantamiento del embargo de armas hecho por Reagan en enero del '82 a su país conjuntamente que a Chile, se lanzó a la aventura guerrera, que a juzgar por los ortodoxos datos filtrados tras el conflicto, estuvo a punto de resultar victorioso.

Obviamente los hechos en la historia del mundo poseen muchas facetas. A veces se conocen algunas, otras no, y suele ocurrir que ni siquiera los protagonistas saben a ciencia cierta como son muchas cosas de sus propios problemas. También puede ocurrir que lo sepan y lo quieran ignorar.

Por ejemplo, era natural —de acuerdo al comportamiento inglés tradicional— que Londres dispusiera retomar "sus" islas. Lo que no asoma muy natural es que Galtieri (y me refiero a Galtieri como a Argentina), haya manifestado en la oportunidad del conflicto "aceptaremos ayuda de cualquiera".

Si yo estoy peleando contra alguien y dejo entrar en mi casa "para que me ayuden" a ladrones o asesinos, puede ser que le gane a ese "alguien", pero me parece difícil que yo después les pueda ganar a los ladrones o asesinos, sobre todo si son más de uno. O simplemente no tienen por qué ser ladrones o asesinos, pueden ser ilustres desconocidos de ignoradas intenciones.

Al caso Montevideo siempre ayudó lealmente a Buenos Aires —la historia lo certifica— mas ¿qué certificará la historia de la ayuda de Fidel o de Khadaffi o Miterrand, o Ecuador o Venezuela o Perú o de los no alineados o del tercer mundo o de CX 30 La Radio?

27

Venezuela fue hace más de diez años atrás el principal instigador del

aumento del precio del petróleo. OPEP cayó como un rayo holocáustico en el mundo. Entre otras la economía uruguaya se resquebrajó de manera ostensible. Pero eso a Venezuela no le importó. Hizo petrodólares a troche y moche a costa de los que se empobrecían sin solución. Ecuador hizo otro tanto. Y esos son "vecinos" o "hermanos" sudamericanos. Hoy, dicen ellos mismos, están fundidos y proclaman su iliquidez que tal vez los homologue por sus problemas a los otros países continentales. ¿Pero son garantía de apoyo a una posición? ¿Con qué lealtad?

Hablar de Castro en Cuba o de Khadaffi en Libia parece ser redundante. Basta recordar el hecho de la intervención cubana a tambor batiente en Angola con tropa y armamento masivo o la expedición del "Che" en Bolivia para pintar de cuerpo entero su conducta "for export" de la revolución según Castro, marxista leninista, aunque sea reiterativa. Muy evidente y pública fue la ayuda libia a Buenos Aires que, aunque parezca de botijas, agradeció al Coronel Khadaffi (por los Exocet y Sam —misiles de sofisticada y costosa eficacia— que enviara para luchar contra los ingleses), aviones con frutas, verduras y caballos criollos.

Pero el Gral. Galtieri perdió y contrariando lo expresado por el Canciller argentino Mariano Varela en 1869 que "la victoria no da derechos", se tuvo que ir a esperar la gloria o un juicio. Junto a Galtieri que dio la cara en el asunto Malvinas, también se fue el Ministro Costa Méndez que voló varias veces a las Naciones Unidas a expresar los derechos de soberanía argentina sin el gran suceso previsto, pues al decir del ilustre desaparecido Dr. Pedro Berro en una histórica conferencia realizada en 1970 en el Club Uruguay de Montevideo, "EE.UU. y Unión Soviética, manejan todos los hilos de la UN" y nada se hace sin sus acuerdos previos".

Quedó en su cargo, y yo digo, porque la victoria da todos los derechos, Margaret Tatcher, más fuerte que antes y tal vez y sin tal vez con más problemas. . . pero quedó.

28

En las Naciones Unidas el tema Malvinas o Falkland se debatió en su oportunidad, como pocos en la historia.

Antes de considerar el tema, manifiesto el concepto que por lo que pude leer y escuchar al respecto, no hallé por los distintos representantes

ningún argumento válido, ni por el canciller argentino, inglés, uruguayo o de los restantes.

Cuando hace un par de años se eligió en el certamen de Miss Universo a la representante de Guam, yo fui a la guía geográfica a ver qué era y dónde estaba este país. Me enteré que había sido una posesión española en Micronesia que compró –cuando no– EE.UU. en 1898. (Como se ve en esa oportunidad habían concursado dos representantes yankees).

Algo parecido le debe haber pasado al resto del mundo con las Malvinas. Baste decir lo señalado por el catedrático de la Universidad Saint Joseph de Filadelfia profesor William King, en Montevideo en agosto de 1982: 'La revista Current History de la Universidad de Pensilvania, es "una publicación mensual que una vez al año dedica un número a la "América Latina. Sus artículos están bien fundamentados y son se- "rios. En el ejemplar de febrero pasado hay un mapa del Atlántico "Sur en el que no figuran las Malvinas y los redactores no se dieron "cuenta de esta falta".

Menos mal, acoto, que los artículos, "están bien fundamentados y son serios". Y observe el lector por otra parte que de doce publicaciones al año, sólo una está dedicada a América Latina. El que se pierda de leer ese ejemplar queda por lo menos dos años en "babia" de quienes somos, donde estamos, qué es el resto de América. Y eso en EE.UU. Piénsese que idea tienen de Malvinas en Europa, Asia o Africa. Pero desde luego no hay que alarmarse tanto. Tampoco en general el uruguayo sabe –ni tiene por qué– con qué países limita Honduras, o Panamá o como es el orden de las Guayanas –o ex Guayanas– y donde están Oregón o Nebraska por ejemplo, estados de la Unión más grandes que nuestro país.

Naturalmente que cuando hay un conflicto la atención del mundo converge hacia él. Vasta e intensamente la BBC de Londres informa sobre El Salvador o Irán - Iraq. De igual manera se da importancia al tema Malvinas aunque al europeo le interesa más lo "selvático", lo "salvaje" que lo europeo, parecido a su estilo de vida y costumbres. No hay que olvidarse que aparte del lío, la gran urbe porteña tiene mucho –o tuvo– de inglés.

Al británico le interesa más México, Centro América, Brasil o Perú que Buenos Aires o Montevideo. Tuve al respecto oportunidad de ver en Londres "tremendas" películas brasileñas –sin cortes– irradiadas por

TV en su idioma original. Paralelamente BBC produce programas habituales para difundir el atractivo mundo indo americano. Lo europeo en América, no les interesa a los europeos.

29

Al iniciar esta publicación me referí a lo que entendía por colonia; que había sido colonizar, y quienes eran los colonizadores.

Ahora al recaer el tema en lo debatido en la UN sobre Malvinas cabe hacer referencia a una tesis uruguaya que sustentó hace alrededor de dos décadas –1965– el Embajador Carlos María Velázquez precisamente en un sub comité de Naciones Unidas refiriéndose al tema "coloniaje en América", precisamente sobre el asunto aludido.

En primer lugar admito que el desarrollo temático de Velázquez es muy principista.

En segundo término estimo que por partir de base errónea las conclusiones, en el mejor de los casos, son vacilantes y nunca pueden ser concretas.

Arranca Velázquez con el "problema colonial" referido a la reclamación argentina, tesis que por otra parte respalda y que yo como uruguayo, al menos, la discuto.

Ya analicé más o menos pormenorizadamente las etapas históricas de posesión de las islas. Y juzgo sin más ni más, que si Argentina invade el archipiélago **coloniza** el mismo de igual manera –en primera instancia que si lo hace (o lo hizo), Inglaterra. En la época colonial –valga la redundancia– vaya y pase, pero ahora hay un agravante tal vez inesperado: los habitantes de las islas rechazan el invasor argentino.

No elevados hasta el 1o. de enero de 1983 (1) a la categoría de ciudadanos británicos los "Kelpers" de las Falkland se manifiestan ingleses, hablan inglés, manejan por la izquierda, viven de manera inglesa, con sus costumbres, su estilo, su periódico, su religión. Parecerá curioso u original pero ES ASI.

(1)-Junto a residentes de Gibraltar (otro lío), islas del Canal de la Mancha, Isla de Man, etc.

Entonces si lealmente vamos a hablar de "colonia" el asunto al menos se neutraliza.

El argumento de la distancia no parece ser válido. Que Argentina tenga las islas más cerca que Gran Bretaña no reviste mayor trascendencia. Hawai o Pascua están lejísimo de EE.UU. o Chile y nadie discute su tenencia. Si hablamos de islas de Micronesia o Polinesia o el Caribe, pertenecientes a Inglaterra u Holanda o Estados Unidos, o etc, llenaríamos páginas. Seguro que de vez en cuando se independizan y eso, pero dentro de todo hay pertenencia directa o indirecta a sus primeros colonizadores.

Y no pasa nada.

Por otra parte Las Malvinas están fuera de las 200 millas de costa americana.

Y punto.

30

Velázquez insiste sobre el tema y basa su discurso en dos principios: 1o) "los territorios de América no pueden ser objeto de colonización" y 2o) "los estados americanos no reconocen las adquisiciones territoriales o las ventajas especiales que se obtengan por la fuerza o por cualquier otro medio de coacción".

Cansaríamos con el comentario del primero ya tratado.

En cuanto al segundo; bueno, si los estados americanos no reconocieran las adquisiciones territoriales, ¿cómo se consideraría a Alaska o Guam o Nuevo México o tal vez en el futuro a Puerto Rico? (2)

Un análisis somero indica que 70 u 80 por ciento de Punta del Este son capitales extranjeros, fundamentalmente argentinos. Es innegable que esos capitales "sindicalizados" responden o responderían a coordenadas tal vez disímiles de la orientación económica o moral o social del gobierno uruguayo. Pero como benefician indirectamente al país, (dicen, yo no sé hasta dónde) se toleran o curiosamente aún, se estimula su vigencia. Cabe recordar que mientras el uruguayo pagó en 1983, nafta cara y peajes, el turista argentino se vio beneficiado con bonos especiales y exonerado de éstos en una actitud, para Uruguay y sus habitantes, totalmente antidemocrática.

(2) O también a Lousiana, Texas, Alta California, Florida.

Cita Velázquez un informe de OEA en el mismo planteamiento que analizamos que los territorios "ocupados" son además de Malvinas, Belice, Sandwich, Georgias y zona americana de Antártida. Nada dice —y esto fue en 1965— de los inmensos territorios continentales de Guayanas en pleno Sudamérica, tema que parece no ser nunca analizado frontalmente y no sé por qué.

Mas Velázquez establece en la oportunidad que los problemas deben solucionarse pacíficamente, idea que compartimos, pero que ni Argentina ni Inglaterra, —ni Estados Unidos, ni URSS, ni Libia, ni nadie— cuando al problema malvinense les pareció adecuado seguir. Como quien dice a quien más leña echó a la hoguera. Y vaya si echaron.

Y aunque pasaron dos décadas casi de esta alocución de nuestro Embajador Velázquez en la UN y por supuesto corrió en este lapso hasta el presente mucha agua debajo de los puentes existentes y mucha agua bajo puentes nuevos, me pareció importante no soslayar sus conceptos, más aún cuando en pleno conflicto fue publicado íntegro su enfoque por la prensa de Montevideo.

31

Al respecto ma causa preocupación especial la posición del o de los gobiernos uruguayos.

Es evidente que en ese momento —en 1965— la cosa estaba "fría" y no se avizoraba una beligerante posición porteña. Recordemos también que Velázquez representó en la oportunidad al segundo gobierno nacionalista —1962 - 1966— luego de 93 años de dominio batllista y colorado en la República (hasta 1958). Es importante indicar dos principios reiterados permanentemente en la época por el entonces Consejero de Gobierno y Presidente por un año del mismo, Eduardo Víctor Haedo, los mismos eran:"no intervención y auto determinación de los pueblos".

Haedo, de concepto amplio y optimista, manejó siempre estas dos ideas ante la situación cubana, el asunto Fidel y la tensión Cuba-Estados Unidos. Fueron reiterados hasta el cansancio sobre todo en una recordada visita del "Che" Ernesto Guevara a la Azotea de Punta del Este, resi-

dencia de Haedo, cuando éste era Presidente y aquel, ministro de Castro y mano derecha de la revolución marxista leninista en la isla Caribeña.

Si trasladáramos la idea al presente sería un "boomerang" para la actitud argentina lapidando su iniciativa de invasión y en cuanto a lo de "autodeterminación de los pueblos", bueno, solo baste recordar que no hubo un solo "kelper" que declarara su aspiración de ser independiente o su voluntad de ser argentino.

32

La guerra malvinense de los 75 días —desde la ocupación porteña hasta su capitulación— revistió todos los aspectos clásicos de la primera guerra mundial y los sofisticados de Vietnam.

Ingleses aplicando los adelantos del calor en los trajes, la vista nocturna, la comida automáticamente caliente y cuanto adelanto tenían a la orden. Argentinos con garra. Sin profesionalismo; con el pánico de la primera experiencia pero con garra . . . y casi, casi.

Y cuando la tragedia tenía visos de irremediable llegó el Sumo Pontífice a Buenos Aires. Venía desde Londres con el saludo de jóvenes ingleses. Un clamoreo dramático de millones de gargantas estremeció Palermo: "tráenos la paz".

Y la paz o la capitulación argentina llegaron casi de inmediato.

Con el carisma de un Inocencio III o un Pío XII, Juan Pablo II actuó con una influencia sin precedentes en la historia de la Santa Sede. Fue a los lugares más distantes entre sí a buscar una solución: el cese de hostilidades. Los hombres y las mujeres habían fracasado en la suprema función gubernativa que es buscar la felicidad de sus pueblos. Así pasaron Galtieri, Haig, Thatcher en la indeleble cita histórica de protagonistas directos de la tragedia. Tras ellos, sin nombres, los grandes instigadores; el Kremlin, la KGB, Cuba, la CIA. Y la Cruz del Santo Padre se irguió ante el misil y la nueva Cruzada obtuvo su resultado.

Hasta cuándo.

Es impredecible la sinuosidad de la mente humana responsable de su propio destino.

33

Uruguay ya colocó su bandera en el polo sur, o, lo que es más o menos lo mismo, elevó su pabellón en la Antártida. Efectivamente ello se llevó a cabo el 5 de enero de 1982.

Y no se iza bandera donde no existe derecho soberano.

Es que aunque Uruguay no halla reclamado su posesión antártida —como tampoco lo hizo EE.UU. o URSS— no significa que más, mucho más que a estas naciones le corresponde por convergencia de líneas y por derecho histórico, buen sector de las inmensas riquezas que, según expertos— tiene el blanco cascarón del fondo del mundo.

Ahora bien, trace el lector las imaginarias líneas de oeste a este de nuestro país hasta el centro polar y después observe donde quedan Las Malvinas. Verá que Puerto Stanley o Puerto Argentino no es ni tan Stanley ni tan Argentino. Y aunque el asunto no se profundizó es bueno consignar el Decreto del P. Ejecutivo 226/70 del 19 de mayo de 1970 que crea la Comisión de Estudios Antárticos y que alude **"a los derechos de cualquier naturaleza que en virtud de carácter histórico y geográfico puepuedan corresponder a la República en las regiones polares situadas al sur del Continente Americano."**

Por lo demás existe un Instituto Antártico Uruguayo: ¿con qué fines si no?

34

En 1982 y en plena guerra malvinense también Uruguay ensayó en las Naciones Unidas —Valdés Otero y luego Juan C. Blanco— tesis de apoyo a la reclamación argentina. Como si nuestro país no fuera neutral, no tuviera nada que ver con Las Malvinas, y como si por este medio, la República pudiera obtener —de rebote— algún beneficio. Aspectos que a mí me resultan incomprensibles, salvo —y me es casi increíble pensarlo— que en la declaratoria de la independencia del 25 de agosto de 1825 o en la suscripción de nuestra independencia absoluta en Río de Janeiro el 27 de agosto de 1828, se hubiera establecido alguna cláusula secreta o no conocida públicamente de adscripción secular a Buenos Aires.

Este hecho sería tremendo y de ahí la reiteración al lector de una pregunta ya enunciada en la primera parte de esta publicación: ¿Somos o

87

no en 1983, realmente independientes de Buenos Aires?

35

Generalmente los asuntos más variados y más o menos complejos se plantean, se discuten, se contraponen. Seguramente que es difícil ser juez o dictar normas de conducta, mas no parece ser malo ofrecer soluciones.

A veces las partes, cuando la pasión y la vehemencia sentimental onnubilan la reflexión y el comportamiento ortodoxo, necesitan el auxilio calmo y sereno del pensamiento "sentado en la tribuna". Ya como gobernación, por su vinculación de siempre, sin tener por qué renunciar a sus derechos o ceder soberanía y como Nación, Uruguay con su cabeza gubernativa Montevideo, ha tenido y tiene en toda su historia un comportamiento intachable, leal, neutral y equidistante como para poder detentar, por ejemplo, en fideicomiso, la administración malvinense hasta que el supremo órgano de Naciones Unidas establezca un laudo soberano al respecto.

Una comisión de UN puede muy bien ser nombrada por ella estando integrada tanto por representantes de países europeos como americanos y una vez aprobada la misma por las partes, analizar pormenorizadamente el caso.

Sin pausa y sin prisa determinar un laudo, tal vez, a fin de siglo con la tranquilidad de certeza y equitatividad que la ponderación y la mesura indican entre gente civilizada.

En ese período, desde ahora hasta su dilucidación y con las credenciales históricas más inobjetables, reitero, Uruguay, podría ofrecer y ejercer sus antiguos servicios administrativos en el control gubernativo de las Malvinas o Falklands.

Esta es mi idea.

JULIO CESAR MICHIELLI dibujante, acuarelista, pintor, periodista, nació en Montevideo, Uruguay el 11 de marzo de 1939, hijo del académico veneciano D. Pedro Michielli llamado artísticamente "Miche" y de D. María L. Pérez, uruguaya de origen gallego. Cumplió primaria y segunda enseñanza en el Colegio Erwy School de Montevideo y cursó bachilleratos completos de abogacía y agronomía en el Instituto Alfredo Vásquez Acevedo de la capital oriental. Michielli ha trabajado en publicidad y decoración junto a su padre y ha realizado periodismo sobre arte y política. Ha sido candidato a legislador por el Partido Nacional, habiendo cumplido funciones en los Ministerios de Ganadería y Agricultura —hoy Agricultura y Pesca— y Educación y Cultura, donde ocupara el cargo de Secretario de la Comisión Nacional de Artes Plásticas y Visuales.

Es autor del proyecto de ley que crea la Academia Nacional de Bellas Artes del Uruguay.

Fue jurado de la Comisión Municipal de Fiestas.

Ocupó el cargo de ayudante secretario del Instituto Nacional para la Preservación del Medio Ambiente.

Fue director de la página de arte de "El Debate" de Montevideo; ilustrador del semanario "Norte" de Mercedes, Soriano; redactor de "La Democracia" de Montevideo y dibujante y redactor del Boletín Informativo, órgano oficial del Ministerio de Ganadería y Agricultura, (1962-1967)

En 1966 obtuvo beca de UNESCO para estudiar pintura mural.

En 1973 fue nominado para ocupar las cátedras 1o. y 2o. de Dibujo en la Universidad de Trabajo del Uruguay.

Integró el directorio fundador de la Asociación Escolar Novalis, método waldorf, primer Instituto de ese sistema educacional en el país.

Desde 1958 ha viajado con frecuencia a distintos países; Argentina, Brasil, Paraguay, Venezuela, España, Francia, Inglaterra, Italia.

En 1975 realiza con Luis A. Robledo una co producción fílmica documental en Super 8, "Libros para todos".

Realizó hasta la fecha 254 exposiciones artísticas entre nacionales e

internacionales —salones, certámenes, concursos, personales y colectivas— considerándose de acuerdo a la estadística, uno de los pintores de mayor y más variada producción.

Michielli obtuvo desde 1962 a la fecha diversos premios y medallas en Salones Nacionales y departamentales. (1962, 1963, 1971, 1982).

En 1982 obtiene el Primer Premio del Salón Municipal de Montevideo.

En 1973 el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo de entonces en Uruguay, auspicia su exposición individual en "La Azotea" de Punta del Este, catalogándola de "gran importancia en el orden cultural de la Nación".

Hay obras suyas en México, Palacio Nacional, "Almuerzo campesino"; en Casa de Gobierno de Chile, "La alborada de Sarandí"; en la Presidencia del Paraguay, "Tapera", en Canning House de Londres, "Artigas" en Casa de Gobierno de Uruguay, "Lluvia en el puerto" y en colecciones oficiales y privadas de varios países del mundo, superando ya las siete mil obras realizadas.

Ha escrito a más de extensa cantidad de artículos impresos.

"Prisionero del destino", cuento
"La Rigolusión", obra teatral
"Colonia del Sacramento", recopilación histórica
"Verseadas", sobre temas populares

CABLE ORDINARIO RECIBIDO 28-11-85

CITEL AMERICA 223.

EUROPA 189.-

TRANSCRIBESE RESULTADO VOTACION POR PAIS RESOLUCION 40/21 NACIONES UNIDAS:

A FAVOR (107): AFGHANISTAN, ALBANIA, ARGELIA, ANGOLA, ANTIGUA BARBUDA, ARGENTINA, AUSTRALIA, AUSTRIA, BARBADOS, BENIM, BOLIVIA, BOTSWANA, BRASIL, BULGARIA, BURKINA FASO, BURUNDI, BIELORUSIA, CANADA, CABO VERDE, REPUBLICA CENTROAFRICANA, CHAD, CHILE, CHINA, COLOMBIA, COMOROS, CONGO, COSTA RICA, CUBA, CHIPRE, CHECOSLOVAQUIA, CAMPUCHEA, YEMEN, DJBOUTI, REPUBLICA DOMINICANA, ECUADOR, EL SALVADOR, GUINEA ECUATORIAL, ETIOPIA, FRANCIA, GABON, GAMBIA, GUINEA-BISSAU, GUYANA, HAITI, HONDURAS, HUNGRIA, INDIA, INDONESIA, IRAN, IRAK, ITALIA, COSTA DE MARFIL, JAPON, KUWAIT, LAOS, LESOTHO, LIBERIA, LIBIA, MADAGASCAR, MALASIA, MALI, MAURITANIA, MAURICIO, MEXICO, MONGOLIA, NICARAGUA, NIGER, NIGERIA, PAKISTAN, PANAMA, PARAGUAY, PERU, POLONIA, RUMANIA, RWANDA, SAMOA, SENEGAL, SEYCHELLES, SINGAPUR, SOMALIA, ESPANA, SUDAN, SURINAME, SUECIA, REPUBLICA ARABE SIRIA, TOGO, TRINIDAD Y TOBAGO, TUNEZ, TURQUIA, UGANDA , UCRANIA, URSS, TANZANIA, ESTADOS UNIDOS, URUGUAY, VENEZUELA, VIETNAM, YEMEN DEMOCRATICO, YUGOSLAVIA, ZAIRE, ZAMBIA, ZIMBABWE,

EN CONTRA (CUATRO): BELIZE, OMAN, ISLAS SALOMON, GRAN BRETANA.

ABSTENCIONES 41: BAHAMAS, BAHREIN, BANGLADESH, BELGICA, BHUTAN, BRUNEI, BIRMANIA, CAMERUN, DINAMARCA, EGIPTO, FIJI, FINLANDIA, REPUBLICA FEDERAL ALEMANA, GRENADA, ISLANDIA, IRLANDA, ISRAEL, JAMAICA, JORDANIA, KENIA, LIBANO, LUXEMBURGO, MALAWI, MALDIVAS, MALTA, NEPAL, PAISES BAJOS, NUEVA ZELANDIA, NORUEGA, PAPUA NUEVA GUINEA, PORTUGAL, KUATAR, SAN CRISTOBAL Y NEVIS, SANTA LUCIA, SAN VICENTE, ARABIA SAUDITA, SIERRA LEONE, SRI LANKA, SWAZILANDIA, TAILANDIA, EMIRATOS ARABES UNIDOS.

CONSUJUR.

PRENSA MC GOUGH

CANCILLERIA

Func.	Consc.	Resp.
DAEO		
ARA		
EMP		
MMG		
MIB		
AN		
AM		
AA		
LR		

ANALISIS PRELIMINAR DEL DOCUMENTO DE ORIGEN BRITANICO DENOMINADO "THE FALKLANDS CAMPAIGN: THE LESSONS", PRESENTADO AL PARLAMENTO DE AQUEL PAIS POR EL SECRETARIO DE ESTADO DE DEFENSA EN DICIEMBRE DE 1982

1. El envío de una flota mixta al Atlántico Sur en tan breve tiempo fue posible por una estrecha cooperación entre las fuerzas, la Marina Mercante, los astilleros y los puertos comerciales, como también los almacenes y sistemas de trasporte. La Task Force podía operar como mínimo un lapso de tres meses en el mar.

2. La Task Force 317 se integró con 111 unidades: 44 buques de guerra; 22 unidades de la Royal Fleet Auxiliary, y 45 buques mercantes, cuyas tripulaciones eran todos voluntarios.

3. Solamente la flota mercante trasladó 9 000 efectivos, 100 000 tn y 95 aeronaves al teatro.

4. La RAF trasportó hasta la isla de Ascensión 5 800 efectivos y 6 600 tn en más de 600 salidas con C-130 y VC-10. Los Hercules hicieron alrededor de 40 lanzamientos sobre la Task Force.

5. La bahía de San Carlos fue seleccionada porque: ofrecía protección contra ataques de submarinos; era adecuada para anclar; se conocía que estaba defendida muy someramente y era difícilmente reforzable.

6. Efectivos de los SAS y SBS habían desembarcado previamente en las islas y habían efectuado reconocimientos en la Gran Malvina y Soledad.

7. En S.Carlos desembarcaron 5 000 efectivos en la primera ola y reconocen haber perdido dos helicópteros.

8. Por primera vez aceptaron públicamente que el 30 May 82 se produjo un ataque con un misil AM-39 Exocet, que "fue exitosamente contrarrestado". Ese día se atacó al portaaviones HMS Invincible, con Exocet y bombas.

9. Reconocieron oficialmente que el Sir Galahad y el Sir Tristam fueron alcanzados durante un ataque aéreo en Fitzroy y que "ambos buques fueron abandonados".

10. Reconocen que el BIM 5 combatió con coraje y fiereza durante un largo tiempo.

11. Consideran que los ingredientes básicos de su éxito han sido: firme resolución; flexibilidad en el empleo de las fuerzas, de los equipos y las tácticas; el buen entrenamiento de oficiales y soldados.

12. El empleo de satélites en las comunicaciones fue vital. Planean un nuvo satélite británico de comunicaciones y equipar con una terminal para esa clase de enlaces a los todos los buques de guerra importantes

13. La guerra en el mar se basó en el respeto de tres principios: contención de las fuerzas enemigas; defensa en profundidad, y conservación de la iniciativa.

14. Los submarinos nucleares jugaron un rol vital en la estrategia operacional. Además de ser los primeros en arribar al TO, obtuvieron importante información para las fuerzas propias en la zona de exclusión.

15. Se destacó la importancia de las operaciones nocturnas de superficie y el reconocimiento ofensivo de las fuerzas empleadas.

16. Los misiles antiblindados Milan y los cañones de 66 mm para esos mismos fines fueron empleados con gran éxito contra posiciones enemigas preparadas.

17. Los SAS y SBS operaron con anticipación al desembarco de las fuerzas principales para procurar información para la Icia.

18. Se comprobó que los buques de la Royal Navy (RN) podían operar sin dificultades en forma confiable, aún en las peores situaciones meteorológicas, y no se detectaron problemas de diseño. (Sin embargo, otra fuente informó públicamente en Londres -simposio organizado por Defense & Foreign Affairs previo a Farnborough '82- que las fragatas tenían dificultades para maniobrar con mitad de combustible en sus depósitos y que eso motivó un análisis de los diseños).

19. La superestructura de las fragatas tipo 21 era de aluminio; fue usado en menor cantidad en otros buques; no fue empleado en los tipo 42, como el HMS Sheffield. Se comprobó que el aluminio es útil para la construcción de lo que está por encima de la línea de flotación por el ahorro de peso, pero es peligroso en los incendios y por eso dejó de usarse en forma intensiva en la construcción naval hace algunos años.

20. Desplegaron 28 Sea Harrier FRS-1 y 14 Harrier GR-3. Se cumplieron más de 1 100 salidas de PAC; 90 salidas de apoyo de fuego con FRS-1; 125 salidas de ataque al suelo y reconocimiento táctico con GR-3.

21. Los GR-3 fueron adaptados en una semana para el uso de los AIM-9L. La disponibilidad diaria de estos aviones fue de 95%, y se cumplió el 99% de las salidas programadas.

22. Se reconoce que el FRS-1 debería tener mayor autonomía, un radar más moderno, y mayor capacidad de trasporte de armamento. Como consecuen-

cia de ello, los Sea Harrier embarcados en el HMS Illustrious llevan un tanque eyectable más grande, y cuatro AIM-9L en lugar de dos. Se ha programado modernizar el radar de a bordo y el detector de emisión radar.

23. A 16 Nimrod se les instaló sistema de reabastecimiento en vuelo. Además fueron equipados con ayudas para la observación (¿?), mejores sistemas de navegación, y armamento más poderoso (Harpoon, Stingray y Sidewinder). A 34 Nimrod se les proveerá sistemas antibuque y misiles aire-aire.

24. Se emplearon casi 200 helicópteros de siete diferentes clases (Sea King, Wessex, Lynx, Gazelle, Wasp, Scout y Chinook). En el Atlantic Conveyor se perdieron 3 Chinook y 6 Wessex. El Gazelle era muy vulnerable al fuego terrestre.

25. Adjudican 200 aeronaves a la FAA o más, y reconocen que no poseían suficientes aviones de combate y de alerta temprana (AEW). Dicen que destruyeron 72 aviones argentinos seguros y otros 14 probablemente. Cuando se realizó el asalto a Pto.Argentino, apreciaban que la FAA había sido neutralizada como fuerza de ataque.

26. Reconocen que el Sea Dart necesita ser perfeccionado. No hubo ocasión de usar a los Sea Wolf contra misiles, los que también serán mejorados

27. La ausencia de AEW los afectó profundamente, sobre todo en S.Carlos, donde los ataques argentinos a baja altura no eran detectados por las perturbaciones causadas en los radares por la orografía de los alrededores.

28. Ese inconveniente obligó a los portaaviones a operar bien al este de las islas y eso producía la reducción de los tiempos de patrulla aérea de los Sea Harrier.

29. El Illustrious tiene a bordo dos Sea King equipados con radares Search water modificados (usados en los Nimrod), que trabajan con los FRS-1 con mayor autonomía.

30. En las Malvinas han instalado nuevos radares y que al actuar conjuntamente con el escuadrón de F-4 Phantom, proveen una mejor cobertura AEW a muy baja altura.

31. Tenían contramedidas para actuar sobre los Exocet y rápidamente fueron reforzadas con otros equipos electrónicos. Los Sea Wolf modernizados ya ordenados tendrán capacidad para operar en todo tiempo contra misiles que vuelen muy bajo. También se perfeccionará la capacidad ECM.

32. Se ha detectado la necesidad de incorporar a bordo de los buques un sistema de armas para la DA punto e interinamente se usará el cañón Vulcan-Phalanx norteamericano. Con ese material fueron equipados el Illustrious y el Invincible.

33. A otros buques se los proveyó con cañones para DA a muy baja altura.

34. Se mejorarán los sistemas embarcados para vigilancia con radar y control de sistemas de armas.

35. Ante la forma de atacar de los aviones argentinos, se introdujeron algunas mejoras en la confiabilidad de las armas y en la velocidad de reacción, que se están incorporando en los Rapier instalados en Gran Bretaña y Alemania.

36. El uso de los Blowpipe indicó la necesidad de perfeccionar la cabeza explosiva, el motor y la unidad de puntería, lo cual se realizará por etapas en un plazo de 6 años.

37. El sistema antibuque Sea Skua trabajó muy bien por primera vez y se reclaman 8 impactos con 8 disparos.

38. Las FFTT dependieron esencialmente de los helicópteros para su movilidad y de vehículos con orugas. Los Scorpion y Scimitar actuaron muy bien en zonas pantanosas.

39. Los cañones de 105 mm se movían con helicópteros, junto con las municiones. Se emplearon 5 baterías que dispararon unas 17 500 municiones. Los buques de la flota dispararon alrededor de 8 000 cargas.

40. En el bombardeo del AD de Pto.Argentino se observó la nacesidad de emplear bombas especiales para esos fines JP233.

41. La incapacidad de atacar a los radares argentinos colocaba a los Harrier ante una peligrosa situación de riesgo por la efectividad de los cañones AAa. Se prevé la adquisición de nuevos modelos de misiles antiradar en el futuro.

42. Se observó la limitada utilidad del ECA en las operaciones de apoyo de fuego cercano.

43. En los últimos días se usaron marcadores de blancos por láser, permitiendo que las bombas guiadas por ese medio hiciesen impactos directos. En el futuro habrá que mejorar el sistema táctico de comunicación tierra-aire y aumentar la precisión del marcador de blancos por láser.

44. No hubo reconocimiento aéreo específico sobre la superficie y fue u-

na importante deficiencia en la campaña.

45. Vista la eficiencia de los misiles navales, se proveyó a un cierto número de Nimrod con misiles antibuque Harpoon, que más adelante serán equipados con el avanzado Sea Eagle, que tiene mayor autonomía y potencia de discriminación que el Exocet.

46. La campaña demostró los beneficios de poseer una importante industria bélica nacional, y el de tener capacidad de desarrollo propia. Eso se tradujo en resultados concretos: la inmediata adaptación de los radares Searchwater en los Sea King (11 semanas); invención, producción y entrega de un perturbador portátil de radares (10 días); la acelerada puesta en servicio del Illustrious y Brazen, y del sistema Sea Skua; la adapatación para reabastecimiento en vuelo de los Nimrod, Hercules y Vulcan.

47. La cantidad de munición común, misiles y armas antisubmarinas que se usó, superó las previsiones realizadas.

48. Los británicos establecerán stocks de materiales con destino a sostener operaciones ajenas al área de la OTAN. En la guerra de las Malvinas tuvieron que echar mano urgente a los depósitos y reservas que estaban asignadas al teatro de guerra europeo. No obstante, la logística funcionó espléndidamente.

49. Comprobaron que el abastecimiento en el aire es vital. El reabastecedor K2 Victor carga poco combustible y de allí la gran necesidad de hacer hasta 14 salidas por cada vuelo de B2 Vulcan entre Ascención y Malvinas.

50. El empleo de la marina mercante en apoyo de las operaciones fue muy exitoso. Las plataformas para helicópteros construidas en pocos días se mantuvieron muy bien. Se adaptó a los mercantes para el aprovisionamiento en el mar. Se convirtieron a los pesqueros por rastreo en barreminas. Se les incorporó equipos para desalinización de agua.

51. El Atlantic Conveyor será remplazado por otro buque semejante y útil militarmente, al que se le agregará una plataforma para helicópteros.

52. Solamente reconocen un total de 255 muertos y 777 heridos en la campaña. Informan que capturaron un total de 11 400 prisioneros de guerra.

53. Sin el apoyo popular hubiera sido imposible organizar y sostener esa campaña. También consideran que es importante conservar el apoyo de "amigos" y aliados.

54. Se encomendó al University College de Cardiff un extenso estudio para determinar las relaciones que se deben establecer entre los medios de comunicación y el Gobierno en períodos de crisis, y los modos de desarrollarlas.

PARA EL FUTURO

55. Han llegado a la conclusión que deben alistar fuerzas capaces de operar fuera del marco de la OTAN, bajo el comando de un general de dos estrellas.

56. También van a establecer depósitos especiales de abastecimiento para esas fuerzas, que en caso de necesidad no perturben las previsiones realizadas para la OTAN.

57. Se contemplará una mayor participación de medios civiles en la ejecución de actividades logísticas y otras auxiliares para las FF AA.

58. Se prevé reforzar la 5ta Brigada de Infantería, que actualmente cuenta con 2 batallones paras, un batallón de infantería y elementos de ingenieros. Se le agregará un regimiento de reconocimiento blindado y en 1983 se le proporcionará un regimiento de artillería, un escuadrón de Aviación de Ejército, y unidades logísticas. La RAF tendrá a disposición de esa brigada un cierto número de C-130, que le permitirá trasporte y posibilidad de lanzamiento. Los buques de desembarco Fearless e Intrepid se mantendrán en servicio, y la 3ra Brigada Comando proveerá capacidad anfíbia.

59. Los fondos necesarios se obtendrán de un aumento presupuestario del 3% en términos reales hasta 1985/86.

60. Mantendrán en permanente alistamiento dos portaaviones para despliegue muy rápido. Habrá un tercer buque de esa clase en reserva y no se venderá el Invincible.

61. Se eliminan las restricciones en materia de entrenamiento de las fuerzas.

62. A un costo superior a los 200 millones de libras se incorporaron los siguientes equipos durante la campaña: conversión de Vulcan y Hercules en reabastecedores; Vulcan, Nimrod y Hercules aptos para ser abastecidos en vuelo; adapatación de Nimrod para llevar bombas, el Harpoon y Sidewinders; conversión de los GR-3 para portar AIM-9L; compra de mayor cantidad de esos misiles; introducción de bombas guiadas con láser en los GR-3; perfeccionamiento del Sea Wolf para actuar contra misiles a baja altura; sistema de armas DA (cañones)

en el Illustrious; incorporación de los misiles Sea Skua contra buques, y el Sub-Harpoon, lanzado desde submarinos; empleo de hojuelas metálicas contra misiles antibuque y otros sistemas ECM; desarrollo de esos elementos para dotar a helicópteros y aviones tácticos.

63. Se ha ordenado la siguiente provisión de nuevos materiales y unidades:

a) Dos destructores tipo 42, dos fragatas tipo 21, y cinco fragatas tipo 22.

b) Se remplazará el Sir Galahad. Se espera poder remolcar al Sir Tristam (¿?) y esperan poder "repararlo".

c) Serán remplazados los Harrier, Sea King, Lynx Chinook perdidos en la guerra.

d) En las Malvinas se mantendrá una guarnición "aceptable" sin plazo futuro, incluyendo radares de defensa aérea, Phantom, Harrier, Hercules, Chinook, Sea King, Rapier, un batallón de infantería y armas de apoyo. Se desplegarán en el Atlántico Sur submarinos nucleares, destructores, fragatas, buques de patrulla y Sea King, con apoyos a bordo. El Endurance se mantendrá en servicio en esa zona.

64. En el futuro se agregarán los siguientes medios en las FF AA:

a) Compra de aerotánques de fuselaje ancho para aumentar la capacidad de reabastecimiento de la RAF.

b) Compra de por lo menos 12 F-4J, gestión ahora en desarrollo, para remplazar los aviones FGR-2 destacados en las Malvinas. Un solo reabastecedor de fuselaje ancho podrá servir a dos Phantom desde Ascensión a Pto.Argentino.

c) Adquisición de otros 24 lanzadores Rapier para el Ejército y la la RAF

d) Compra de cinco Chinook adicionales, además de los tres perdidos en Malvinas.

e) Se aumentará el número de destructores y fragatas de primera línea hasta 55, entre el 01 Abr 83 y 1984.

f) Colocación de DA punto en el Invincible y Ark Royal, Intrepid y Fearless, en el destructor Bristol, y en todos los tipo 42.

g) Compra de 7 Sea Harrier además de la reposición de las pérdidas reconocidas y de 6 Sea King ASW.

h) Compra de radares Searchwater para los Sea King y aviónica asociada para dotar a los portaaviones con capacidad AEW.

i) Aumento de las reservas almacenadas por un monto no inferior a los 10 millones de libras, en función de los consumos apreciados durante la guerra.

NOMINA DEL PERSONAL MILITAR CAIDO EN COMBATE

EN EL TEATRO DE OPERACIONES SUR

1.	Comodoro	DE LA COLINA Rodolfo Manuel (E Air 1567)
2.	Comodoro	MEISNER Hugo César (E Gen 1815)
3.	Vicecomodoro	FALCONIER Juan José Ramón (E Air 2142)
4.	Mayor	PALAVER Hugo Angel Del Valle (E Air 2287)
5.	Mayor	GARCIA Jorge Osvaldo (E Air 2274)
6.	Mayor	CASADO Fernando Juan (E Gen 2262)
7.	Mayor	MARTEL Rubén Héctor (E Air 2415)
8.	Mayor	GARCIA CUERVA Gustavo Argentino (E Air 2424)
9.	Mayor	KRAUSE Carlos Eduardo (E Air 2485)
10.	Mayor	LOTUFO Marcelo Pedro (E Gen 2572)
11.	Capitán	GONZALEZ Mario Hipólito (E Gen 2555)
12.	Capitán	BUSTOS Oscar Manuel (E Air 2648)
13.	Capitán	CASTAGNARI Luis Darío José (E Gen 2656)
14.	Capitán	VAZQUEZ José Daniel (E Air 2739)
15.	Capitán	MANZOTTI Daniel Fernando (E Air 2756)
16.	Capitán	GUADAGNINI Luciano (E Air 2830)
17.	Capitán	GAVAZZI Fausto (E Air 2835)
18.	Capitán	CASTILLO Omar Jesús (E Air 2952)
19.	Capitán	ARDILES José Leonidas (E Air 2962)
20.	Capitán	BOLZAN Danilo José (E Air 2968)
21.	Primer Teniente	BERNHARDT Juan Domingo (E Air 3102)
22.	Primer Teniente	BEAN Pedro Ignacio (E Air 3107)
23.	Primer Teniente	VOLPONI Héctor Ricardo (E Air 3123)
24.	Primer Teniente	JUKIC Daniel Antonio (E Air 3126)
25.	Primer Teniente	NIVOLI Mario Victor (E Air 3133)
26.	Primer Teniente	GIMENEZ Miguel Angel (E Air 3370)
27.	Primer Teniente	CASCO Jorge Eduardo (E Air 3383)

28.	Primer Teniente	IBARLUCEA Jorge Rubén (E Air 3390)
29.	Primer Teniente	de IBAÑEZ Eduardo Jorge Raúl (E Air 3485)
30.	Primer Teniente	BONO Jorge Alberto (E Air 3492)
31.	Primer Teniente	ARRARAS Juan José (E Air 3498)
32.	Primer Teniente	LOPEZ Néstor Edgardo (E Air 3500)
33.	Primer Teniente	CASTILLO Carlos Julio (E Air 3506)
34.	Primer Teniente	FARIAS Jorge Ricardo (E Air 3534)
35.	Teniente	VAZQUEZ Alfredo Jorge Alberto (E Air 3703)
36.	Teniente	VALKO Mario Luis (E Air 3989)
37.	S.M.	LASTRA Julio Jesús (Ab 10552)
38.	S.P.	ALBEIOS Manuel Alberto (Ab 11529)
39.	S.P.	LUNA Francisco Tomás (Com 11302)
40.	S.A.	MARIZZA Guido Antonio(Mec Aer 12643)
41.	S.Aux.	CARDONE Miguel Angel (Mec Aer 14089)
42.	S.Aux.	CANTEZANO Carlos Domingo (Mec Aer 14179)
43.	S.Aux.	DUARTE Mario (Mec Arm 15535)
44.	S.Aux.	RODRIGUEZ Juan Antonio (Mec Instr 15572)
45.	C.P.	CARRIZO Miguel Angel (Mec.Electr 16793)
46.	C.P.	MALDONADO José Alberto (Mec Aer 17341)
47.	C.P.	MONTAÑO Agustín Hugo (Mec Aer 17962)
48.	C.P.	PERALTA José Luis (Mec Arm 18025)
49.	C.P.	BRASHICH Andrés Luis (Mec Arm 18026)
50.	C.1º	VARAS Héctor Hugo(Mec Autom 5253)
51.	C.	GARCIA Guillermo U.
52.	C.	BORDON Héctor R.
53.	C.	LUNA Mario
54.	C.	SEVILLA Luis
55.	C.	AGUIRRE Héctor Walter

PERSONAL MILITAR CAIDO EN COMBATE EN EL TEATRO DE OPERACIONES "SUR".

- I Brigada Aérea.

1. My MARTEL, Rubén Héctor (E Air 2415) C-130
2. My KRAUSE, Carlos Eduardo (E Air 2485) C-130
3. S M LASTRA, Julio Jesús (Abast 10.552)
4. S P ALBELOS, Manuel Alberto (Abast 11.529)
5. S Aux CARDONE, Miguel Angel (Mec Aer 14.089)
6. S Aux CANTEZANO, Carlos Domingo (Mec Aer 14.179)
7. C GARCIA, Guillermo Ubaldo

- II Brigada Aérea.

1. Com DE LA COLINA, Rodolfo Manuel (E Air 1567) TEAR JET
2. Vcom FALCONIER, Juan José Ramón (E Air 2142) " "
3. My LOTUFO, Marcelo Pedro (E Gen 2572) TOT " "
4. Cap GONZALEZ, Mario Hipólito (E Gen 2555) NAV - MK 62
5. 1er Ten DE IBAÑEZ, Eduardo Jorge Raúl (E Air 3485) MK 62
6. S P LUNA, Francisco Tomás (Com 11.302)
7. S A MARIZZA, Guido Antonio (Mec Aer 12.643)

- III Brigada Aérea.

1. 1er Ten JUKIC, Daniel Antonio (E Air 3126) IA-58
2. 1er Ten GIMENEZ, Miguel Angel (E Air 3370) IA-58
3. S Aux DUARTE, Mario (Mec Arm 15.535)
4. S Aux RODRIGUEZ, Juan Antonio (Mec Instr 15.572)
5. C P CARMIZO, Miguel Angel (Mec Elect 16.793)
6. C P MALDONADO, José Alberto (Mec Aer 17.341)
7. C P MONTAÑO, Agustín Hugo (Mec Aer 17.962)

///

100

///

8. C P PERALTA, José Luis (Mec Arm 18.025)
9. C P BRASHICH, Andrés Luis (Mec Arm 18.026)

- IV Brigada Aérea.

1. My GARCIA, Jorge Osvaldo (E Air 2274) A 4C
2. Cap VAZQUEZ, José Daniel (E Air 2274) A 4C
3. Cap MANZOTTI, Daniel Fernando (E Air 2756) A 4C
4. 1er Ten CASCO, Jorge Eduardo (E Air 3383) A 4C
5. 1er Ten BONO, Jorge Alberto (E Air 3492) A 4C
6. 1er Ten LOPEZ, Néstor Edgardo (E Air 3500) A 4C
7. 1er Ten FARIAS, Jorge Ricardo (E Air 3534) A 4C

- V Brigada Aérea.

1. My DEL VALLE PALAVER, Hugo Angel (E Air 2287) A 4B
2. Cap BUSTOS, Oscar Manuel (E Air 2648) A 4B
3. Cap GUADAGNINI, Luciano (E Air 2830) A 4B
4. Cap GAVAZZI, Fausto (E Air 2835) A 4B
5. 1er Ten NIVOLI, Mario Víctor (E Air 3133) A 4B
6. 1er Ten ARRARAS, Juan José (E Air 3498) A 4B
7. Ten VAZQUEZ, Alfredo Jorge Alberto (E Air 3703) A 4B

- VI Brigada Aérea.

1. Cap ARDILES, José Leonidas (E Air 2962) M V
2. 1er Ten BERNHARDT, Juan Domingo (E Air 3102) M V
3. 1er Ten BEAN, Pedro Ignacio (E Air 3107) M V
4. 1er Ten VOLPONI, Héctor Ricardo (E Air 3123) M V
5. 1er Ten CASTILLO, Carlos Julio (E Air 3506) M V
6. C 1º VARAS, Héctor Hugo (Mec Aut 5253) M V

///

BAJAS PROPIAS: PERSONAL Y MATERIAL

30-MAY-82:

2 A4C - 1 ALCANZADO POR MISIL (1er TEN CASTILLO)
1 ANTIMISIL DEL PORTAVIONES INVINCIBLE A 2 MN DEL BLANCO (1er TEN VAZQUEZ).

1-JUN-82:

1 C-130 - PIL. CAP MARTELL; COPILOTO: CAP KRAUSSE, NAVEGADOR: VCOM MEISNER, MECANICOS: CP CARDONE Y CP , AUXILIARES DE CARGA: SP LASTRA Y SP ALBELOS.
El COMANDANTE DEL AVION SE DECLARO EN EGA A LAS 10:45 HORA LOCAL "NO TENIAN TRAJES ANTIEXPOSICION".

7-JUN-82:

1 LEAR JET-FOT - VCOM DE LA COLINA; MAYOR FALCONIER, 1er TEN LOTUFO (AEROFOTOGRAFO)
DERRIBADO POR UN MISIL A 41.000 PIES DE ALTURA, LE ROMPIO UN PLANO QUEDANDO EL AVION FUERA DE CONTROL.

8-JUN-82:

3 A4B - (DESAPARECIDO) 1er TEN BOLZAN
(EYECTADO) TEN ARRARAZ
(EXPLOTO EN EL AIRE) ALFEREZ VAZQUEZ
ATAQUE A LA FLOTA (A.O.N.).

13-JUN-82:

1 MK-62 - DERRIBADO POR AAé (POSIBLEMENTE MISIL DE LARGO ALCANCE DE UNA FRAGATA)
PILOTO CAP PASTRAN: SE EYECTO SOBRE EL MAR, FUE RECUPRTADO POR UNA FRAGATA BRITANICA; NAVEGADOR: CAP CASADO. fallecido
ATAQUE A MONTE KENT. (desaparecido en el mar)

SE DEBE AGREGAR AL SIGUIENTE PERSONAL FALLECIDO EN LAS ISLAS MALVINAS DURANTE LA BATALLA AEREA:

CP MARIO DUARTE
CP DUAN RODRIGUEZ
Cl°JOSE LUIS PERALTA
Cl°MIGUEL CARRIZO
Cl°JOSE ALBERTO MALDONADO
Cl°AGUSTIN MONTAÑO
Cl°ANDRES BRASICH

SOLDADOS CONSCRIPTOS:

GUILLERMO V GARCIA
HECTOR R BORDON

ADEMAS 18 HERIDOS AL DIA 11-MAY-82

36/37 TRIPULANTES DE COMBATE ENTRE:

PILOTOS

NAVEGANTES

MECANICOS

AUXILIARES DE CARGA

FOTOGRAFOS

TOTAL 49 AVIONES:

47 AVIONES DE COMBATE

1 AVION DE TRANSPORTE

1 AVION DE RECONOCIMIENTO FOTOGRAFICO

AVIONES PERDIDOS:

M-III - 2 (1 PILOTO MUERTO)

M-V - 11

A4B - 10

A4C - 8 (8 PILOTOS MUERTOS EN ACCION)

MK-62 - 2 (1 PILOTO Y 2 NAVEGANTES MUERTOS EN ACCION)

IA-58 - 14

C-130 - 1

LEAR JET-FOT - 1

Les Britanniques s'attendaient à une attaque massive le 25 mai, à l'occasion de la fête nationale argentine. Les Mirage et les Skyhawk sont revenus en vagues compactes au-dessus de San-Carlos. Selon les témoins, les pilotes argentins appliquaient pratiquement la tactique des kamikazes, et M. Nott lui-même a rendu hommage à leur « *grande bravoure* ». Trois chasseurs au

FECHA: 14 - JUNIO - 82.

00:04 hs - Aterriza 1 MK62 (BACO 2).

01:11 hs - Aterriza 1 MK62 (PACU) (TRE-GA L).

06:41 hs - Aterriza 1 MK62 (LV-RPV) (TRE-GAL).

17:35 hs - Despega 1 A-4B (TALA) vuelo local.

18:00 hs - Aterriza 1 A-4B (TALA).

FECHA: 15 - JUNIO - 82.

10:59 hs - Se corta el radar por mantenimiento.

11:10 hs - Despega 1 A-4B (LACA) (GAL-SJU).

16:10 hs - Radar en servicio .

14:33 hs - Despega KC-130 (LV-LDM) (GAL-CRV).

14:54 hs - Despega KC-130 (LV-PEC) (GAL-CRV).

24:00 hs - Al terminar el día no se realizaron otras operaciones de guerra.

Dos efectos de la Guerra de las Malvinas

FLORENCIO VARELA

Concluída la campaña de las Malvinas con resultado adverso a las Armas de la Patria, se precipitaron una serie de hechos que materializaron la crisis que generalmente ocasiona una guerra perdida. Cambios en las más altas jerarquías del gobierno y de las Fuerzas Armadas; cuestionamientos por la faz operativa de las acciones bélicas; cargos por la falta de una acción diplomática eficaz antes y durante la contienda; reproches por la forma en que se tomó la decisión; indignación por una información mendaz durante el curso de la guerra y por sobre todo ello una sensación que mezclaba la rabia, el orgullo herido, la frustración y el dolor.

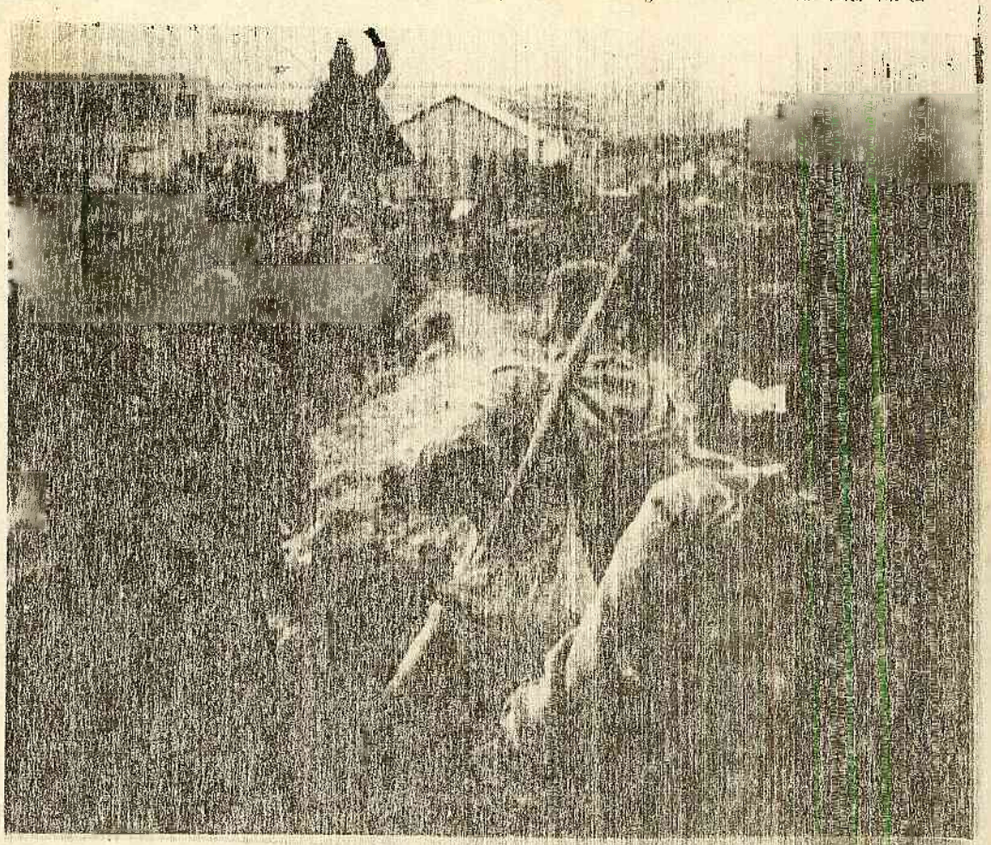
Todo esto puede ser más o menos exacto. Lo que en cambio sí es cierto es que el análisis de cada uno de estos tópicos lleva una fuerte carga de subjetividad que desata pasiones y violencias, pero que a la postre son parte de la coyuntura en la cual todo comienza y termina en los hombres que viven en ella. Así hemos vivido la rendición de Puerto Argentino, sintiendo en lo más hondo nuestro orgullo herido haciendo difícil su asimilación ante la falta de experiencias históricas parecidas.

A medida que va transcurriendo el tiempo, las pasiones se aquietan, la subjetividad va menguando y adquiere cada vez mayor importancia la objetividad que es, en esencia, lo importante para apreciar la marcha de los pueblos. A esta altura he querido traer de la realidad objetiva dos situaciones que han escapado a la consideración de quienes han tratado el caso Malvinas, ubicándose una de ellas en el ámbito interno de nuestro país y la otra en el de las relaciones con el enemigo en el conflicto austral.

El primer caso que computo como el principal efecto de la guerra pasa por el plano interno y es así que por primera vez en lo que va del siglo todos los argentinos se sintieron hermanados y copartícipes de un sentimiento que no era otro que el de la identidad nacional. Esto, que así escrito puede parecer simple, tiene una importancia fundamental y creo que no ha sido comprendido en su verdadera dimensión. Para entender este punto es necesario conocer cómo se ha ido formando o, mejor dicho, transformando la sociedad argentina, pues partiendo de aquella estructura tradicional que respondía a una raíz común, presentando un frente homogéneo que respondía a la cultura española arraigada en América y que daba el perfil del país hasta fines del siglo pasado, llegamos a nuestros días en los cuales los argentinos de la nueva generación, por lo menos, son los nietos de los inmigrantes y toda su formación cultural responde a un todo común y compartido. Esta es una nueva Argentina que podríamos definirla como la resultante de las distintas corrientes que emigraron desde distintos países al nuestro, donde fusionaron sus culturas en un crisol que ha dado esta realidad que vivimos. La guerra de Las Malvinas permitió ver y palpar a todo un país que respondió al llamado de la Patria y así hemos visto a todas las colectividades, las grandes y las pequeñas, participar de la gesta por sentirse cobijadas por una misma bandera. Este fenómeno ha sido algo nuevo y debe ser valorado en toda su dimensión. Existe un país integrado por hombres con diversos ancestros, pero unidos por un sentir común, que es nada más y nada menos que una Nación. La guerra y la sangre que demandó, puso en evidencia la existencia de una Nación que es lo más preciado para un hombre, pues la noción de su existencia le otorga el sentido de identidad y el de pertenencia. Esto honra a la sangre derramada. En ella vive la Nación, vive la Patria.

RELACIONES CON EL ENEMIGO.

El segundo aspecto que quería tratar, se refiere a nuestras relaciones con el enemigo. El cambio operado después del 2 de abril es mucho más grande que lo que a primera vista advertimos. Hasta ese día la Gran Bretaña, por el uso ilegítimo de la fuerza, retenía parte de nuestro territorio sin costarle ello absolutamente nada, como no sea hacer oídos sordos a los reclamos que periódicamente hacíamos por la vía diplomática. Era algo como aquello de que así obro porque tu eres un tonto incapaz de reaccionar y a mí nada me cuesta. Hoy, las cosas son totalmente diferentes. El precio ha sido una guerra; para nosotros un revés y para Gran Bretaña una victoria a lo Pirro. De aquí en más, seguir ocupando las islas ha de



do de costar nada para costar mucho a cambio de nada. La vuelta de nuestras fuerzas es algo latente en una estrategia sin tiempo, obrando ello como obstáculo insalvable para desarrollar algo consistente que justifique el costo de la ocupación. Hoy, más que nunca, el problema ha dejado de ser nuestro para pasar a serlo de la Gran Bretaña. ¿Por cuánto tiempo? Dios dirá. Nosotros debemos esperar velando las armas.

Puede ser cierto que todos estos episodios hayan estado determinados por la imprudencia, la audacia o hasta por segundas intenciones en algún caso. Es seguro que el precio pagado ha sido demasiado alto y que el mismo resultado se pudo haber logrado a costo menor. Pero de cualquier forma, lo que no es discutible, es que el derecho que nos asiste ha sido respaldado por la firme determinación de que nos sea reconocido. Aquí está lo positivo de la guerra de las Malvinas. Ha sido la evidencia de la resolución de una Nación de luchar por sus derechos en todo terreno. Se terminaron los eufemismos. Ya no hay embajada de nuestros usurpadores porque la guerra los transformó en enemigos. No hay paz sino espera y eso lo saben nuestros adversarios. Hoy tenemos la conciencia tranquila por cuanto la usurpación, hasta ayer gratuita, hoy cuesta mucho por imperio de nuestra decisión de luchar por nuestra soberanía.

Como dijera al principio, a medida que ganamos el tiempo de la objetividad, dejamos de ver al árbol para ver al bosque. La Nación Argentina ha quedado en evidencia en la guerra, siendo su resultado negativo una de las alternativas de ella, que en modo alguno afecta al honor o al derecho. Lo importante es haber manifestado el coraje de luchar por lo nuestro, ofreciendo nuestra sangre joven. Si las cosas pudieron haber sido hechas de otro modo o mejor conducidas, es algo meramente coyuntural que no trasciende el plano individual. La Argentina de pie soporta la adversidad con la convicción de volver por lo suyo cuantas veces sea necesario. Ese es el orgullo legítimo que nace de las convicciones que son las mismas que alimentaron el fuego de Mayo y de la Independencia. Es la Nación que permanece en el tiempo.

el medio influyente.

Una revista de carácter continental para ver y leer.

La proyección de hechos y noticias requiere mayor profundidad de análisis. **Patria** responde a esa necesidad editorial desde la óptica de un mensuario.

Como mensuario entrega una variedad temática que incluye **POLITICA ECONOMIA-CIENCIA - ARTE - CULTURA DEPORTE-VIDA COTIDIANA.**

En suma, **Patria** es un compendio que ganará su atención hasta el próximo número. Y después... lo guardará, porque **Patria** es, además, una publicación de lujo.

"Me arrepiento de haber subestimado al enemigo"

"La victoria fue un hecho fantástico teniendo en cuenta las difíciles condiciones".

John Foster Woodward, el comandante inglés en las Malvinas, reconoce que la guerra fue muy difícil.

También acepta la calidad extrema de los pilotos argentinos.

Fue uno de los personajes más importantes de la guerra de las Malvinas. Por las declaraciones que hizo por las polémicas que tuvo con sus oficiales, por haberse dicho de él que se había suicidado. Hoy, piensa esto de los pilotos argentinos: "Fueron muy valientes. Me dieron muchos dolores de cabeza. Pero igual los admiro".

-Almirante Woodward, confirma aquella frase suya de que el ataque a Georgia había sido el aperitivo y que el plato fuerte pronto llegaría?

-Sí, es verdad, yo dije eso.

- No, cree que se apresuró al decirlo?

-Sí tal vez me apresuré. Me dejé llevar por la euforia de aquel primer ataque, de la primera victoria. Hacía tiempo que esperaba entrar en guerra.

-Se arrepiente, entonces, de haber subestimado al enemigo.

-Sí.

-Y no cree que esa subestimación suya puede haber provocado una reacción contraria a sus planes? No fue un bumerán que determinó que los argentinos atacaran la flota y provocaran más daños de lo que cualquiera hubiera imaginado?

-Puede ser, no lo había pensado.

-Piénselo ahora, por favor.

-Creo que más que un bumerán provocado por mis declaraciones, lo que pasó es que desconocía el potencial de las fuerzas aéreas argentinas. Mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío. Cualquiera en mi lugar habría actuado como yo. Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota podría aparecer tan desprotegida?

No. Eso no estaba en los cálculos de nadie. Quizá hablé de más. Pero creo que en iguales circunstancias volvería a decir lo que dije.

John Wooward -el hombre que mandó la flota británica en el ataque de las Malvinas, el mismo que durante semanas alimentó las crónicas periodísticas por su supuesto suicidio -parece contradecirse, ahora, con muchas de las declaraciones que tanto revuelo provocaron el propio Parlamento británico. Como aquellas que formuló pocos días antes de ser hundido el "Sheffield": "No podemos ponernos acuerdo

El almirante inglés Woodward. Foto EFE

con el comandante de las tropas de desembarco -le confió a uno de los corresponsales de guerra que acompañaban la campaña.- El quiere una cosa y yo pretendo otra". Sus declaraciones, aunque jamás ganaron la calle por la censura impuesta por el Foreing Office, fueron suficientes para que la propia Margaret Thatcher estuviera a punto de retirarle su confianza.

-Esta guerra le habrá dejado muchas experiencias. Cuál es la que más valoriza?

-Aprendí a tener más cuidado de lo que declaro ante la prensa.

-Hablo de la guerra, almirante. Usted esperaba tener tantas bajas?

-No. Pero creo que no fuimos al Atlántico Sur todo lo bien preparados que tendríamos que haber ido.

-Qué quiere decir?

-Quiere decir que la victoria fue un hecho fantástico teniendo en cuenta las difíciles condiciones. No es el momento de discutir errores en la campaña. Debe haber habido errores. Siempre hay errores. Pero prefiero hablar de otras cosas.

"LO QUE IMPORTA ES EL RESULTADO"

-Hablemos, entonces, de las discrepancias que hubieron con los demás responsables de la campaña a Malvinas.

- hubo tales discrepancias que inventó un periodista. Pero si hubieran existido no las ocultaría. Fuimos a una guerra, no a una conferencia en la que se trataban las mejores tácticas para emplear en una guerra. Y en una guerra hay poco tiempo para pensar. Hay que actuar. Por eso, a veces, surgen diferencias entre los que deben dar órdenes. Pero lo que importa es el resultado.

-No importa el precio?

-Para ganar una guerra hay que pagar, siempre, un precio.

Tal vez, en otras condiciones, el precio del que usted habla hubiera sido menos elevado.

-De qué otras condiciones habla?

-No es fácil llevar un equipo de tercera división. Habría sido más fácil con el "Ark Royal", el portaaviones más grande de nuestra flota, que fue dado de baja hace un año y medio. Con la participación del "Ark Royal", sus excelentes defensas antiaéreas y su equipamiento de aviones de combate, hubiera sido todo más sencillo. La guerra es algo donde la gente muere, barcos son hundidos, tanques y aviones son destruídos. Es atroz. Los barcos que perdimos estaban en el frente y siempre supimos que podíamos haberlos perdido. Los errores son algo humano.

"LOS PILOTOS ARGENTINOS EMPEZABAN A RECUPERARSE"

-Sabe qué dijo un oficial de las tropas que desembarcó sobre las decisiones que usted planteaba?

-No.

-Que de haber sido por ellas los soldados británicos se hubieran jubilado esperando el ataque a las islas.

-Es un invento. Nadie pudo haber dicho semejante barbaridad. No lo creo. Ningún oficial británico sería capaz de cuestionar a sus superiores.

-Hablemos del ataque del "Galahad", no cree que fue el día más negro de toda la historia de la flota real?

-Tal vez...

-Por qué pasó?

-Siempre tuvimos cobertura aérea. Ningún barco inglés estuvo desprotegido, como alguien se atrevió a decir. Pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fue algo realmente extraordinario. Aparecían por todas partes. Aprendimos a respetarlos.

-Después de ese ataque?

-No. Ya antes habíamos recibido suficientes pruebas de lo que eran capaces de hacer. Los vimos aparecer volando a ras del agua, jamás hubiéramos imaginado eso.

-Por eso el 28 de abril dijo que sería una larga y dura campaña?

-Justamente por eso. Había empezado a conocer el terreno y sabía que nuestro triunfo no sería rápido. El 1o. de mayo, cuando atacamos por primera vez las islas, reforcé mi teoría y se lo manifesté a mis oficiales. Discutimos el caso y algunos no estuvieron de acuerdo. Consideraban que si llegábamos a lograr una cabecera de playa, una vez con un grupo de nuestros soldados en tierra, la cosa sería más fácil.

SERVICIOS ESPECIALES EFE

O Argentino
11 de marzo de 1984

"Yo celebraré el 2 de abril. Yo no me rendí"

Por SERGIO CERON

"Sentimos una sensación espléndida porque, después de la larga y dura serie de batallas en las islas, sobre tan considerable extensión de terreno especialmente inhóspito, todo haya concluido así. No cabe duda de que los hombres que se nos opusieron eran soldados tenaces y competentes y muchos han muerto en sus puestos. Hemos perdido muchísimos hombres."

Con este improvisado discurso, el general Tony Wilson, comandante en jefe de la 5ª brigada británica celebró la rendición de las tropas argentinas de tierra en las islas Malvinas. (Ver "The Falkland's War" –equipo periodístico del "Sunday Times" de Londres– versión en castellano: "Una cara de la moneda").

Sus palabras fueron recogidas por el periodismo inglés y contradicen muchas de las apreciaciones formuladas por la prensa del Reino Unido y posteriormente, por periodistas y críticos de la Argentina sobre la resistencia ofrecida por los efectivos del país al avance de las tropas enviadas por el gobierno conservador de Margaret Thatcher.

Había alivio en el jefe inglés; su comando perseguía rendir a Puerto Argentino antes de que las bajas navales se tornaran insoportables y el duro período invernal impusiera un paréntesis al desplazamiento de la flota y a las tareas de reabastecimiento de las fuerzas terrestres. El alto mando argentino, en cambio, procuraba descargar un golpe decisivo a la Task Force, para lo cual necesitaba imperiosamente dejar fuera de combate a los dos portaaviones "Hermes" e "Invencible", antes de que los efectivos desembarcados pudieran doblegar a la guarnición argentina.

A esta altura de los hechos, mientras los argentinos estamos sumergidos por una agobiadora acción psicológica promovida por Gran Bretaña que cuenta con el concurso inconsciente de muchos de los nuestros, cabe preguntarse si la Argentina pudo ganar la guerra de las Malvinas. Difícil es la respuesta. Sobre todo en momentos en que una serie de factores enturbia la serena consideración de lo ocurrido. La pérfida habilidad de la propaganda inglesa –acompañada por muchos cómplices locales– procura fijar la imagen de que el conflicto austral fue una guerra de la casta militar, a la que el pueblo argentino fue arrastrado a su pesar. Con lo que se intenta sepultar otra imagen, por lo menos tan digna de consideración como esa: la de la explosión de rebeldía de un pueblo harto de ser manipulado desde los centros mundiales de poder y condenado a la subordinación y la marginalidad.

"En Argentina no es su dictadura militar la que lucha. Es el pueblo entero, sus mujeres, sus niños, sus ancianos. Todos, por encima de cualquier color político. Opositores como yo estamos luchando por nuestra dignidad, estamos luchando para extirpar el último resto de colonialismo. No se engañen en Europa: no es una dictadura la que lucha por las Malvinas; es la Nación entera. Lo único que espero es que tengamos una derrota honrosa". La voz que se oyó a través de Radio Nacional de España era la de Ernesto Sabato; un luchador infatigable de arraigadas convicciones, insospechado de complicidad con el régimen militar.

En esos mismos días el diario "Clarín" (10/5/1982) publicó en su página 5 una encuesta de opinión realizada por la filial argentina de la agencia Gallup. A las preguntas "¿debe defender el gobierno las islas Malvinas por la fuerza?" y ¿debe el gobierno aceptar la propuesta británica de retirar las tropas y aceptar el retorno de la administración inglesa?", respondió por sí a la primera el 90 por ciento de los encuestados y por no a la segunda, el 86 por ciento.

Se nos ha dicho, claro está, que fuimos engañados y llevados a una guerra como consecuencia de la tozudez pertinaz del presidente Galtieri y los demás miembros de la Junta, que se negaron a negociar a pesar de la condescendiente actitud de la primera ministra Thatcher. Sin embargo, un estudio desapasionado de la documentación oficial británica, en particular el informe de la Comisión presidida por lord Franks, demuestra a las claras que jamás existió la menor posibilidad de negociar con Londres la soberanía de las Malvinas. Y que cuando el presidente Fernando Belaunde Terry desde Lima anunciaba jubilosamente que en la noche del 2 de mayo de 1982 se firmaría la paz, Margaret Thatcher apeló al alevoso hundimiento del crucero "General Belgrano" para impedirla.

"Yo afirmo que cuando Haig y Pym telefonearon a la primera ministra con lo que pensaron era la paz, su reacción fue de horror, al darse cuenta de que la paz estaba cerca. Si la fuerza de tareas hubiera vuelto, muchos de nosotros pensamos que los conservadores hubieran buscado otro jefe. Afirma que su decisión fue torpedear la paz que había logrado Pym". Quien dice esto no es un nacionalista argentino obcecado por su fanatismo. Es el diputado laborista escocés Tam Dalyell, una suerte de Emilio Zola que ha lanzado su dramático "yo acuso" contra la Thatcher, culpable prácticamente de cometer un crimen de guerra.

¿Olvidaremos uno de los episodios más heroicos?

No está solo Dalyell en su posición. Lo acompañan periodistas y analistas británicos que revisan esta cercana historia de la guerra austral. Desmond Rice y Arthur Gavshon, sostienen exactamente lo mismo en su libro "El torpedeamiento del Belgrano". El escritor Paul Foot publicó en "Newstatesman" un largo comentario sobre la gestión Belaúnde, del que se desprende que ese 2 de mayo todo se encaminaba hacia la solución del conflicto: "La propuesta fue enmendada", "Puntos de vista y deseos" de los isleños fue sustituida por "intereses y aspiraciones". La composición del grupo de contacto no se definió, aunque se sugirió que Canadá reemplazara a los Estados Unidos y Venezuela a Perú. A mediodía, el acuerdo parecía seguro. Un borrador final fue preparado por funcionarios peruanos que se encontraban en el edificio Torre Tagle, sede del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. Este borrador se encontraba listo para ser firmado por los embajadores británico y argentino. La ceremonia, como se esperaba con total confianza, tendría lugar esa noche."

El nudo de la cuestión, para Thatcher, su gabinete de guerra y los jefes de la Royal Navy que alzaron la hoguera para salvarla de convertirse en mera arma antisubmarina al servicio de la NATO –la guerra les sirvió para ganar puntos en su polémica en favor de las grandes unidades de superficie– era si la flota se veía forzada a volver o no sin una victoria militar. Dos eran las amenazas que les quitaban el sueño: la firma de la paz o la eventual derrota del grupo de tareas enviado al sur.

● **Coronel Jonathan Alford** (vicedirector del Instituto Internacional de Estudios Estratégicos de Londres): "Quizás con sólo un poco más de fortuna en los momentos críticos, la Fuerza Aérea Argentina podría haber obligado a Gran Bretaña a abortar la expedición" (ver "Tres guerras, una evaluación", diario "Clarín", 7/7/1982).

● **Pierre Clostermann**, (as francés de aviación de la Segunda Guerra Mundial): "Las pérdidas sufridas por los ingleses representan la derrota más grande de la flota británica en los últimos 50 años. Los daños que le causó la aviación argentina son increíbles. Si hubiesen explotado todas las bombas arrojadas sobre los barcos, la derrota de la flota británica hubiera sido la más grande de su historia". ("La aviación ganó su batalla", revista "Aeroespacio", Nov-Dic. 1982).

● **Milton Thomas**, (analista especializado en estrategia aérea): "El valor de las tripulaciones argentinas asombró, pero más llamó la atención de los expertos cómo sistemas de armas que no estaban muy actualizados fueron capaces de violar la avanzada defensa de navíos que se tenían por prácticamente invulnerables. La construcción naval será sometida inexorablemente a un riguroso examen que no sostayara a ninguno de los sectores..." ("Meditaciones sobre un pequeña guerra", revista "Aeroespacio", Nov-Dic 1982).

● **Jack Andersan**, (prestigioso columnista norteamericano, habitual colaborador de "The Washington Post"): "Por distintos motivos, según los informes secretísimos del Pentágono, entre el 60 y el 80 por ciento de las bombas usadas por los argentinos no estallaban. No menos de seis barcos británicos tenían bombas sin estallar en sus cascos"... "Una bomba argentina por lo menos, atravesó una nave británica sin advertir el impacto lo suficiente como para estallar. Si hubiesen explotado más bombas, los británicos se habrían visto obligados a enviar de regreso al resto de su flota, dicen los informes del Pentágono".

● **David Tinker**, (teniente de navío inglés, muerto a bordo del crucero "Glamorgan" en la noche del 11 al 12 de junio de 1982): "No estoy seguro de que los sucesivos golpes que está sufriendo nuestra marina, sigan llegando con todo su realismo al público de Inglaterra, de lo contrario no dudo de que se habrían producido airadas protestas. Nos han hundido cuatro de nuestros buques, cuatro han quedado completamente fuera de combate y alrededor de siete han sufrido serios daños... además de unas cien personas muertas." "A nuestras propias tragedias se les ordena tomar una posición igualmente sucia en el Estrecho de San Carlos y allí se quedaron hasta que les volvieron a ordenar que salieran, después que el ochenta por ciento estaban hundidos o gravemente dañados". ("Malvinas. Cartas de un marino inglés", compilado por Hugh Tinker, padre del autor).

Si no bastaran estos testimonios, el sábado 3 la prensa argentina tuvo oportunidad de reproducir las confesiones hechas a la agencia española EFE por el almirante en jefe de la Task Force, John Foster "Sandy" Woodward, arrepentido de haber subestimado al enemigo y de haber lanzado aquella famosa frase: "La reconquista de las Georgias fue el aperitivo".

"Lo que pasé –acaba de reconocer– es que desconocía el potencial de la Fuerza Aérea Argentina. Mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío. Cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo. ¿Acaso alguien podría imaginar que nuestra flota iba a aparecer tan desprotegida?". (*Tiempo Argentino*, 3/3/1984, pág. 8).

La revista semanal "The Economist", sostuvo la semana pasada que la operación británica en las Malvinas "no se hubiera podido montar, ni mucho menos ganar, sin la ayuda norteamericana" y que Washington habría ofrecido el buque portahelicópteros "Guam", ante la eventualidad de que fueran hundidos los portaaviones "Hermes" o "Invencible". La pérdida de una de estas naves hubiera significado la casi segura derrota inglesa, hecho insoportable para la alianza occidental por razones de prestigio.

Queda en claro pues, que la guerra de las Malvinas fue una empresa popular, que el gobierno argentino de entonces procuró resolver el conflicto por medios diplomáticos y que la suerte de las armas pudo favorecer a la Argentina salvo el caso, posible pero no probable, de que Estados Unidos hubiera intervenido abiertamente, al lado de su aliado.

El 2 de abril está cercano. ¿Lo recordaremos con orgullo por haber luchado, o con vergüenza por habernos atrevido? Alguna vez la historia nos pedirá cuentas de cómo actuamos en la emergencia. Durante la batalla y en la derrota. La grandeza de los pueblos se mide en los momentos de dolor; cuando ahora la entierra o la guilanimidad. También se percibe entonces el nivel de su clase dirigente. El Libertador Simón Bolívar sufrió derrotas calamitosas, debió abandonar su patria, pero regresó y culminó la hazaña de emancipar, desde el Norte, la América del Sur. Tanto el como nuestro José de San Martín tenían en claro que la guerra de la independencia se libraba en los campos de batalla pero, sobre todo, en el escenario político mundial.

La guerra de las Malvinas no terminó. Sigue en los foros internacionales y en el interior de Gran Bretaña, donde cada día se suman nuevas voces de crítica a Margaret Thatcher, a cuyo influjo podemos comprender mejor que libramos una batalla contra la prepotencia y el tutelaje del más rancio colonialismo mundial.

¿Qué haremos el 2 de abril? ¿Dejaremos pasar en silencio, vergonzantemente la fecha? ¿Aceptaremos la rendición de la cúpula militar que cortó toda comunicación con su pueblo y abrió paso a la sensación de vergonzosa claudicación que nos atormenta? ¿O rescataremos la fecha como un motivo de orgullo por haber combatido y de dolor por nuestros muertos?

Si yo fuera legislador propondría una declaración del Congreso, rescatando la grandeza del episodio protagonizado por el pueblo argentino, sin excepción. Por las madres que sufrieron una pérdida o la angustia del peligro de sus hijos; por ese escritor llamado Ernesto Sabato, opositor recalcitrante al gobierno militar, que interpretó ese momento histórico; por la anciana Pierina Dealessi que la televisión nos entregó en un conmovedor primer plano sacrificando para el Fondo Patriótico sus únicos aretes de oro; por los políticos y sindicalistas que golpearon, a menudo infructuosamente, la conciencia de Europa y América, en favor de la causa; por los militares de voluntarios –varonas y mujeres– que se movilizaron; por el heroísmo de nuestros aviadores, marinos y soldados que combatieron en condiciones de inferioridad material. Pero que, sin embargo, obligaron a la primera potencia occidental a acudir en apoyo de su aliado, en peligro de caer derrotado.

Y también me preguntaría si no es el momento de honrar a nuestros héroes. Como ese correntino de apellido italiano, Oscar Ismael Poltronieri, el conscripto que mereció por sus hazañas la más alta condecoración, "Cruz la Nación Argentina al Heroico valor en combate", "ejemplo permanente de sus camaradas, por su espíritu de lucha, sencillez y arrojo, ofreciéndose como voluntario en misiones riesgosas". Este muchacho argentino cubrió la retirada de sus compañeros con una ametralladora, detuvo el avance inglés en las zonas de Dos Hermanas y Tumble Down, fue siempre el último en replegarse, resultó sobrepasado por los ingleses, en dos oportunidades se lo dio por muerto, pero se abrió paso combatiendo y volvió a las filas propias.

¿Dónde está Poltronieri? ¿Tiene trabajo? ¿Padece necesidades? ¿Alguien se lo ha preguntado?

En mi casa se festejará el 2 de abril. Yo no me rendí. ¿Y usted?

Folio 2

Cartas a "La Prensa"

El 2 de abril

Señor director:

Leo en "La Prensa del 6 de marzo la respuesta dada por el ministro de relaciones exteriores a los periodistas que le preguntaron si el 2 de abril sería feriado: "No hay nada que festejar".

Llama la atención que una alta figura del Poder Ejecutivo se exprese de esta manera con relación a un hecho que por su alta trascendencia histórica permanecerá imborrable en el corazón de todos los argentinos. Nada hay que festejar, salvo la viril reivindicación del honor nacional; nada hay que festejar, salvo el inaudito coraje de un puñado de soldados que encabezados por el inmortal capitán Giachino se lanzaron al asalto con orden de no matar; nada hay que festejar, salvo la pericia y el valor de los pilotos argentinos que fueron admiración del mundo; nada hay que festejar, salvo el indomable fervor de los conscriptos del BIM 5 que infligieron severas pérdidas a tropas que se encuentran entre las mejores del mundo; nada hay que festejar, salvo el tener héroes que dieron su vida en defensa del sagrado suelo patrio; nada hay que festejar, salvo el haber protagonizado una gesta que a punto estuvo de ser coronada por el éxito, de no mediar la desproporcionada ayuda brindada al enemigo usurpador por sus poderosos aliados.

Los feriados, las fiestas, los fastos, las conmemoraciones, no se fijan ni se quitan por decreto: cuando son auténticas, están en el corazón de los hombres.

Contra todo y contra todos, el 2 de abril estará en el corazón de los argentinos.

WALDO H. DE CICCO

Riobamba 382, Rosario, provincia de Santa Fe.

Cartas de lectores

Héroes

"La guerra de las Malvinas dejó a todos los argentinos el sabor amargo de la derrota. Como reacción natural evitamos el tema e imitamos en esto al avestruz escondiendo la cabeza bajo la tierra como si así el problema fuese a desaparecer. El Gobierno perdió el poco prestigio que le quedaba y los argentinos sufrimos una gran desilusión sobre la capacidad de las Fuerzas Armadas para cumplir con su verdadera función. Pero en todo esto estamos incurriendo en una tremenda injusticia con algunos individuos que se han ganado sin duda alguna un lugar de honor en nuestra historia. No deberíamos permitir que la derrota o la ineficiencia de sus conductores empañe en grado alguno sus hazañas y sacrificios.

"Figuras como la del sargento Cabral son ensalzadas en los libros, en las marchas. Sin desmerecer los méritos de quien le salvó la vida a San Martín, no se puede dejar de comparar un acto heroico realizado impulsivamente en el calor de un combate, con las hazañas de nuestros pilotos en Malvinas, que se dirigían a atacar a fuerzas numérica y tecnológicamente superiores, conociendo las altísimas probabilidades de perder la vida. El solo procedimiento de llegar hasta las islas en máquinas antiguas, dependiendo de un solo motor y volando a 800 km por hora al ras del agua y luego pegados literalmente al accidentado terreno, es una hazaña que no tiene precedentes en nuestra historia militar. Y no eran chicos alocados e irresponsables. Casi todos tenían familias que los esperaban. Y muchos las dejaron solas. La magnitud del coraje, espíritu de sacrificio y patriotismo que demostraron difícilmente podrá ser igualada. Pero además de ello, obtuvieron resultados espectaculares. Tuvieron un resonante éxito dentro de la derrota. El costo infligido al enemigo pesará en el futuro de las negociaciones que eventualmente ocurrirán. Muchos argentinos sienten un profundo agradecimiento a estos hombres.

Manuel J. Tanoira
Ombú 2984
Capital

Cartas a "La Prensa"

Agravio injustificado

Señor director:

En la audición de "Tiempo Nuevo", del 7 de febrero último, fue invitada especial la señora Hebe de Bonafini, que desempeña el cargo de presidenta de las Madres de Plaza de Mayo.

Cuando el señor Grondona le preguntó si creía que todos los militares eran malos y corruptos, y qué juicio le merecían aquellos que murieron en Malvinas, como por ejemplo los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina, esta distinguida señora dijo que si alguno murió fue por casualidad.

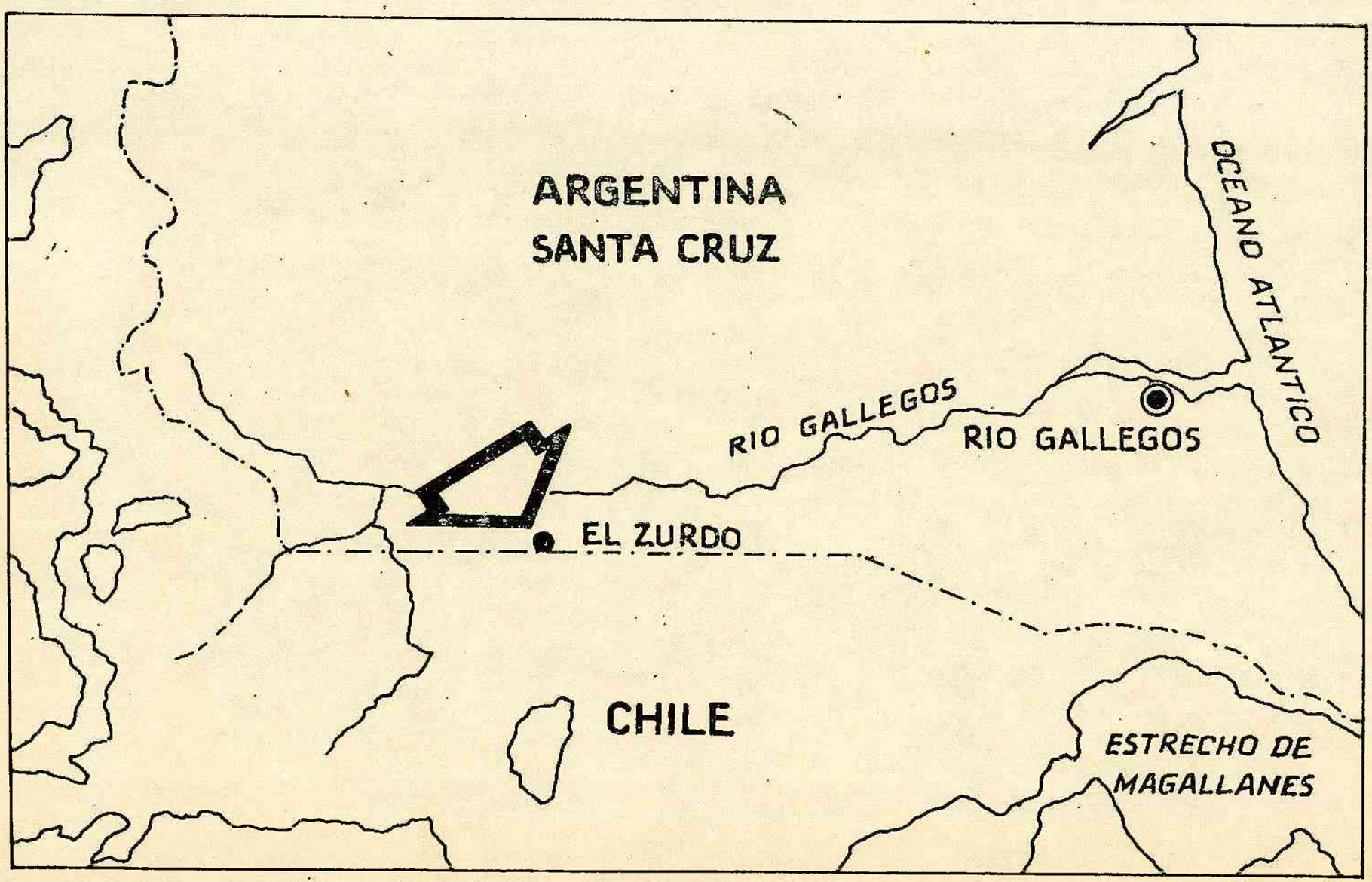
Quisiera informarle a esta señora que en la guerra mencionada murieron solo de la Fuerza Aérea 55 hombres, de los cuales 36 eran oficiales, 14 suboficiales, y soldados (nombramos los de la Fuerza Aérea por ser los nombrados en la audición, pero merecen igual juicio los muertos de la Armada o del Ejército) y le puedo asegurar que no fue por "mera casualidad".

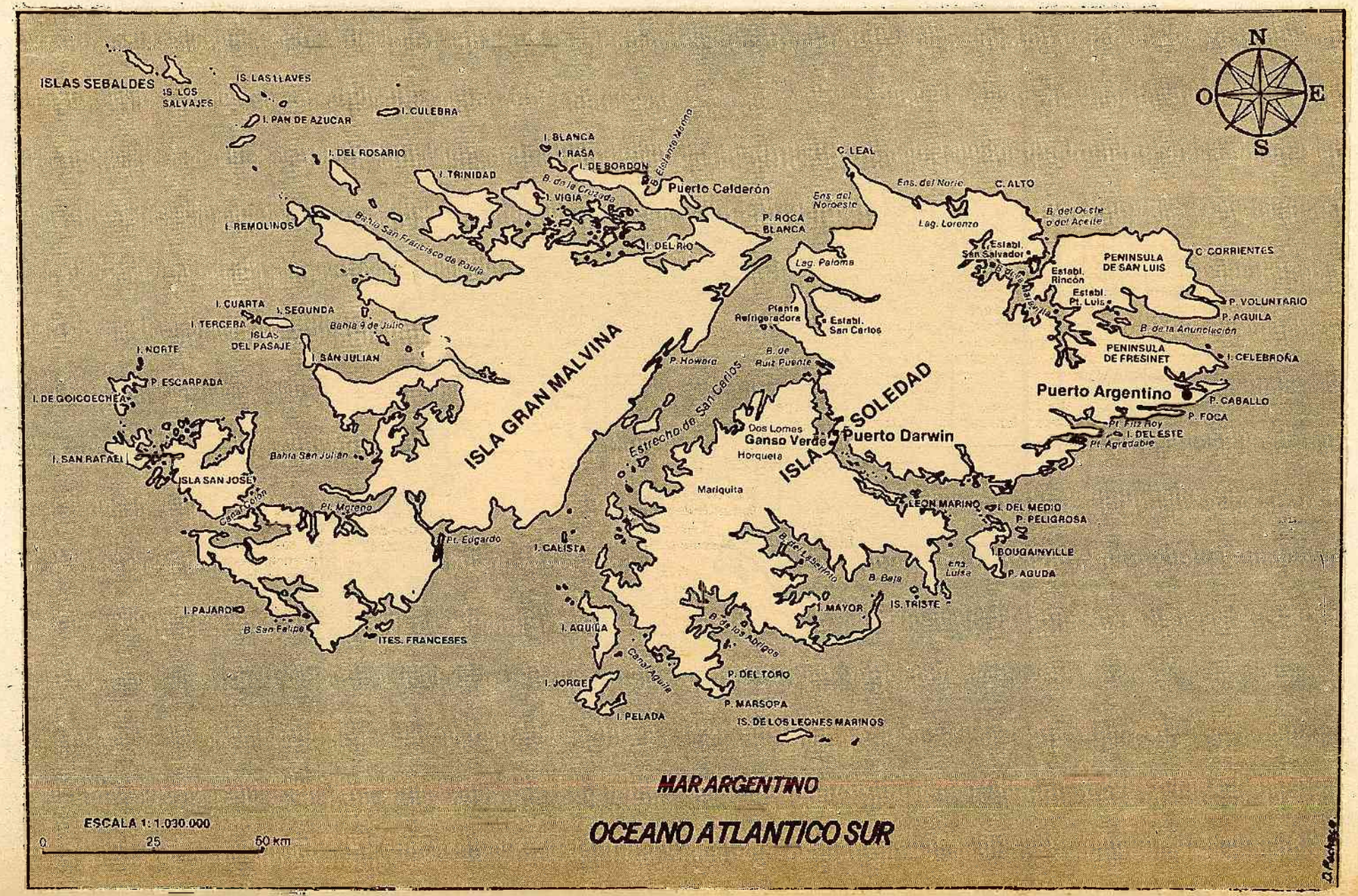
Se podrá disentir sobre la guerra, se podrá enjuiciar la estrategia utilizada, se podrá enjuiciar a los señores comandantes, pero no se podrá decir que los que murieron fue a por casualidad". Estos hombres son en realidad un pequeño grupo de militares que supieron morir por un ideal, por un deber, *morir para defender a la Patria*.

No puedo permanecer callado cuando una señora que habla de justicia y de dolor pone en tela de juicio el honor o valor de aquellos militares, o que se refiere a ellos con desdén y desprecio.

Supongo que esta señora, amante de la justicia y la verdad, al enterarse de cómo murieron en realidad estos militares sabrá disculparse públicamente por el agravio a la memoria de aquellos hombres.

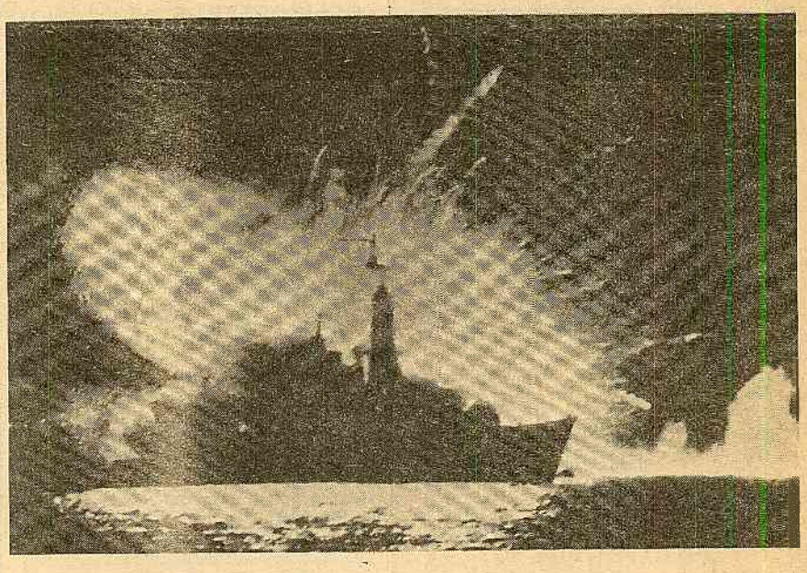
ALBERTO FELIX ISLA
Senillosa 63, Buenos Aires


ARGENTINA
SANTA CRUZ
OCEANO ATLANTICO
RIO GALLEGOS
RIO GALLEGOS
EL ZURDO
CHILE
ESTRECHO DE
MAGALLANES



N
O
E
S
ISLAS SEBALDES
IS. LOS SALVAJES
IS. LAS LLAVES
I. PAN DE AZUCAR
I. CULEBRA
I. DEL ROSARIO
I. TRINIDAD
I. BLANCA
I. RASA
I. DE BORDON
B. Elefante Marino
Puerto Calderón
B. de la Cruzada
I. VIGIA
I. REMOLINOS
Bahía San Francisco de Paula
I. DEL RIO
P. ROCA BLANCA
Ens. del Noroeste
C. LEAL
Ens. del Norte
C. ALTO
Lag. Lorenzo
B. del Oeste o del Aceite
Establ. San Salvador
Establ. Rincón
Establ. Pt. Luis
PENINSULA DE SAN LUIS
C. CORRIENTES
P. VOLUNTARIO
P. AGUILA
B. de la Anunciación
PENINSULA DE FRESINET
I. CELEBROÑA
Puerto Argentino
P. CABALLO
P. FOCA
Pt. Fitz Roy
I. DEL ESTE
Pt. Agradable
Lag. Paloma
Planta Refrigeradora
Establ. San Carlos
B. de Ruiz Puente
P. Howard
Estrecho de San Carlos
Dos Lomas
Ganso Verde
Puerto Darwin
Horqueta
Mariquita
ISLA SOLEDAD
ISLA GRAN MALVINA
I. CUARTA
I. SEGUNDA
I. TERCERA
ISLAS DEL PASAJE
Bahía 9 de Julio
I. SAN JULIAN
I. NORTE
P. ESCARPADA
I. DE GOICOECHEA
I. SAN RAFAEL
ISLA SAN JOSE
Bahía San Julián
Canal Colón
Pt. Moreno
Pt. Edgardo
I. CALISTA
I. PAJARO
B. San Felipe
ITES. FRANCESES
I. AGUILA
Canal Aguila
I. JORGE
I. PELADA
B. de los Abrigos
P. DEL TORO
P. MARSOPA
IS. DE LOS LEONES MARINOS
B. del Laberinto
B. Baja
I. MAYOR
IS. TRISTE
Ens. Luisa
LEON MARINO
I. DEL MEDIO
P. PELIGROSA
I. BOUGAINVILLE
P. AGUDA
MAR ARGENTINO
OCEANO ATLANTICO SUR
ESCALA 1: 1.030.000
0
25
50 km

1ª ETAPA



1° de mayo.— **Se inicia el combate en las Malvinas. Aviones colonialistas atacan en cuatro ocasiones a Puerto Argentino, sin producir daños de importancia. Helicópteros británicos operan contra Puerto Darwin. Cañoneo desde fragatas sobre la capital. Siete aparatos** Sea Harrier **y dos helicópteros enemigos, derribados. En un contraataque de la aviación nacional, son averiados un portaaviones, varios destructores y una fragata.**

4 de mayo.— **Nuevas acciones de** Sea Harrier **sobre Puerto Argentino y Puerto Darwin. Dos de estas aeronaves quedan fuera de combate. En operaciones contraofensivas,** aviones Super Etendart **abaten la fragata misilística** "Sheffield" **y averían al portaaviones** "Hermes". ?

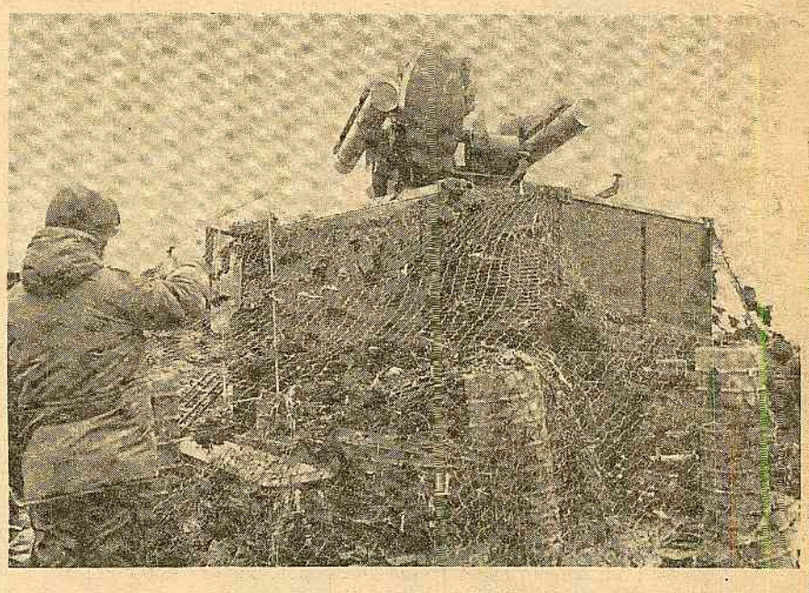
9 de mayo.— **Después de un día en que ejecutaron acciones de hostigamiento desde barcos artillados contra objetivos militares en las Islas, un avión** Sea Harrier **ataca con cohetes y ametralladoras el pesquero** "Narwal", **e incluso las embarcaciones de salvamento.**

14 de mayo.— **Aviones británicos atacan al buque de transporte** "Isla de los Estados". **Acciones de hostigamiento contra fuerzas argentinas por parte de fragatas inglesas sin ocasionar pérdidas. Durante una contraofensiva aérea es hundido el buque misilístico** "Brilliant" **y averiada la fragata** "Broadsword".

15 de mayo.— **Embarcaciones enemigas cañonean Puerto Calderón, isla de Bordón, afectando a tres aviones argentinos.**

16 de mayo.— **Aviones de la flota colonialista atacan en el estrecho de San Carlos a dos embarcaciones de transporte. Se incendia el** "Río Carcarañá" **y es averiado el** "Bahía Buen Suceso". **Nuevos ataques aéreos a distintos puntos de la isla Soledad.**

2ª ETAPA



21 de mayo: **Intento inglés de establecer una cabeza de playa en puerto San Carlos. Cinco fragatas incursoras sufren daños de magnitud, una de ellas, la "Ardent", es hundida. Otras cuatro fragatas deben soportar averías de distinta consideración. Tres aviones** Sea Harrier **y dos helicópteros enemigos abatidos. En el primer día de desembarco, los colonialistas padecen 300 muertos. Las fuerzas nacionales pierden seis aviones y tres helicópteros.**

22 de mayo: **Pese a las fuertes presiones de hostigamiento argentinas, los invasores consiguen mantener algunas de sus tropas en puerto San Carlos, al noroeste de la Isla Soledad. La aviación nacional avería al buque de transporte** "Canberra". **Un** Sea Harrier **abatido sobre Puerto Darwin.**

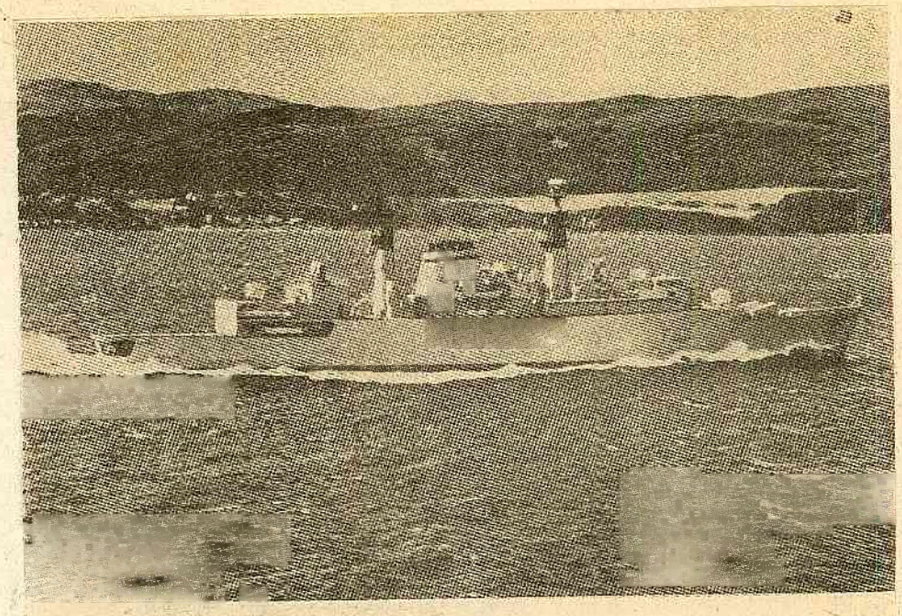
23 de mayo: **La aviación deja fuera de operaciones a otra fragata y un transporte enemigo.**

24 de mayo: **En acción coordinada de las tres Fuerzas, fueron hundidas las fragatas** "Antelope" **y** "Argonaut", **un buque de transporte y cinco barcazas de desembarco. La infantería contraataca el bolsón enemigo.**

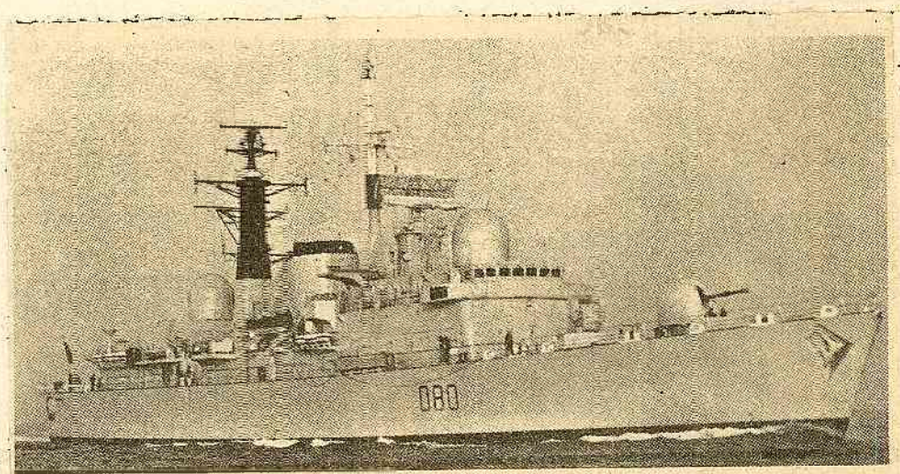
25 de mayo: **Durante la jornada de la fiesta patria, aviones argentinos averiaron tres fragatas misilísticas y un hundieron un transporte pesado,** "Atlantic Conveyor", **y hundieron al destructor** "Coventry". **Las defensas antiaéreas derribaron tres aviones** Sea Harrier.

26 de mayo: **Aviones y fuerzas terrestres atacan a los agresores que mantienen tropas de desembarco en puerto San Carlos.**

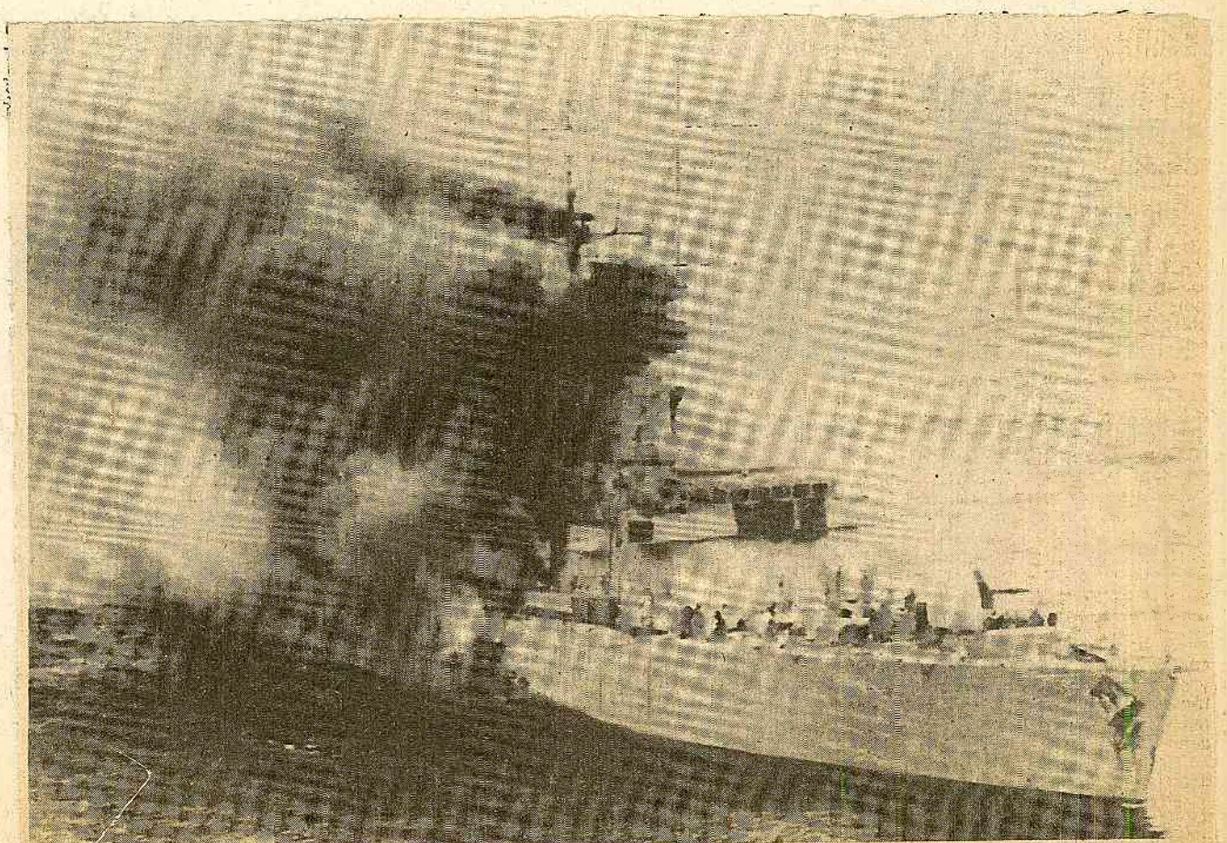
28 de mayo: **Efectivos enemigos, desprendidos de las fuerzas de desembarco, atacan Puerto Darwin. Retroceden ante un contraataque argentino. Reforzados por tropas helitransportadas, vuelven a dar batalla.**



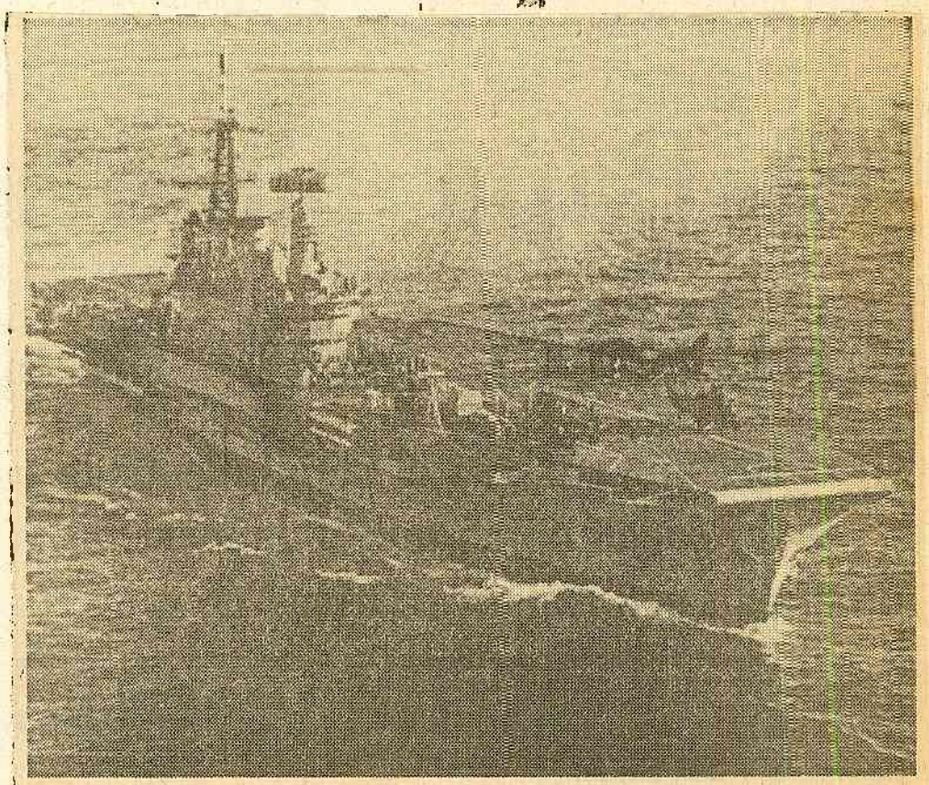
La fregata HMS "Broadsword", averiada el 1º de mayo.



Destructor HMS "Sheffield", (tipo 42) hundido el 4/5 de mayo.



Horas antes de hundirse, la Sheffield queda al garete envuelta en llamas.



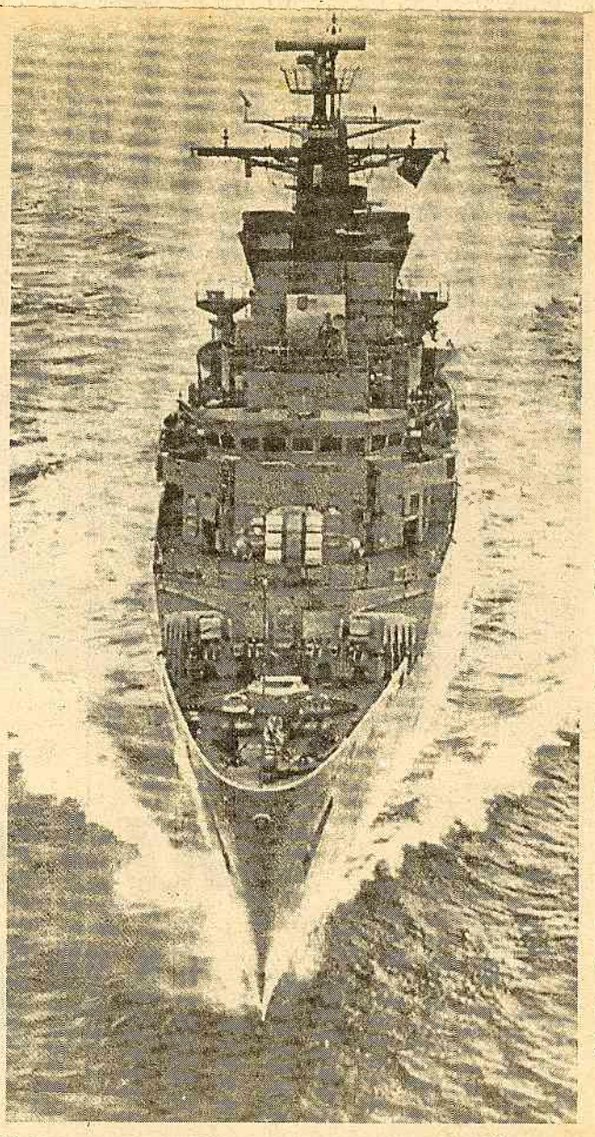
En procura de un puerto

El portaaviones Hermes, al parecer con serios daños en su estructura, navega —a una velocidad menor a los 28 nudos que puede desarrollar— en algún lugar del Atlántico en procura de un puerto donde ser reparado. De acuerdo con versiones, la decisión de hacerlo recalar en la isla de la Ascensión fue descartada por no contarse, en ese lugar, con las instalaciones necesarias para una tarea de esas características.

La nave insignia de la flota británica en operaciones en el Atlántico Sur, construida hace 29 años, pareciera dirigirse hacia Curazao. Esta es, sin embargo, una hopótesis no confirmada aún por los hechos. En una comunicación telefónica que La Nación mantuvo anoche con la Canci-

El primero es si lo expresado por el primer ministro fue una medida preventiva frente a la eventualidad de la llegada del Hermes o si "salió al cruce" de una posible comunicación oficial indicando el hecho consumado.

La posición adoptada por los partidos políticos de Curazao y los obreros afectados a tareas en el dique seco, quienes estarían en total desacuerdo "con el arribo de cualquier buque que haya actuado en la zona de las Malvinas", también originó otra pregunta. Esta se refiere a la existencia de presiones internas y a la posibilidad que Don Martina haya sido influido por ellas.



Fragata británica de la clase 22 "Brillant".

MUNDO - 12 - MAYO - 82 -

Duros combates

El Estado Mayor Conjunto informó anoche que aviones argentinos produjeron "daños de consideración" a dos fragatas británicas que habían cañoneado Puerto Argentino. Fuerzas basadas en las Malvinas abatieron un helicóptero Sea King. En los combates fueron abatidos dos aviones argentinos.

En la zona del archipiélago de las Malvinas continuaron los combates entre las fuerzas argentinas y las británicas.

El Estado Mayor Conjunto difundió hacia la medianoche el comunicado número 44 en el que informó sobre las siguientes novedades registradas ayer:

"A las 11.32 dos fragatas inglesas efectuaron cañoneo sobre Puerto Argentino.

"A las 14.15 aviones de la Fuerza Aerea Argentina llevaron a cabo un ataque contra los citados buques, produciéndoles daños de consideración.

"Personal con base en tierra derribó un helicóptero 'Sea King' inglés que intentó operar en proximidades de Puerto Argentino.

"Como consecuencia de las acciones mencionadas, fueron derribados dos aviones propios".

En Londres, el Ministerio de Defensa dijo que dos cazabombarderos **Skyhawk**, de las Fuerzas Armadas Argentinas, fueron derribados cuando intentaron atacar a dos naves de la flota británica. El vocero evitó referirse a posibles daños que haya causado la incursión de los aviones sobre la flota, pero confirmó que un helicóptero **Sea King cayó al mar después del ataque.**

El portavoz **Ian McDonald** señaló que el ataque se llevó a cabo a una distancia de veinte o veinticinco millas al occidente de las Malvinas. **"Los informes dicen que bien entrada la tarde, una de las naves británicas que navegaba por la zona de exclusión fue atacada por tres aviones A-4. Los Skyhawk fueron interceptados: dos cayeron y el otro alcanzó a escapar"**, dijo.

Posteriormente se informó que los aviones fueron abatidos por misiles **Sea-Wolf** y que habrían sido disparados por la fragata **"Brilliant"** o la **"Broadsword"**, botadas en 1981 y 1978.

Otras fuentes británicas aseguraron que los aviones argentinos estaban escoltando a un avión de transporte encargado de lanzar provisiones con paracaídas a las tropas acantonadas en las islas.

McDonald dijo que luego del primer ataque los aviones volvieron a incursionar sobre la flota. **Insistió entonces en que no se habían registrado daños ni bajas, aunque aclaró que los informes que tenía eran "fragmentarios".**

La agencia AFP informó más tarde desde Buenos Aires, citando una agencia privada argentina, **que durante la incursión de la escuadrilla argentina había resultado dañada una fragata británica**, información que quedó desactualizada tras la emisión del comunicado oficial argentino.

En Londres, las versiones señalaron que unos quince aparatos Skyhawk operan con base en el portaaviones **"25 de Mayo"**, buque insignia de la Armada Argentina, y que otros sesenta y ocho tienen su base en ciudades de la costa.

El Skyhawk, de origen norteamericano, tiene una autonomía de 1.300 kilómetros y puede transportar alrededor de 1,8 toneladas de armamentos (bombas, cohetes, misiles aire-aire y aire-superficie).

La fuente del Ministerio de Defensa dijo que se descartaba que los aviones argentinos hubiesen sido interceptados por los Sea Harrier británicos, de despegue vertical, a causa del mal tiempo que reina en la zona.

Según los analistas militares de Londres, esta sería la primera vez que la Argentina envía los jets Skyhawk a combatir contra la fuerza de intervención en el Atlántico sur.

También recordaron que esta es la primera lucha sobre la que se informa en más de veinticuatro horas, desde que se informó sobre el ataque a un buque cisterna en el estrecho de San Carlos

Las mismas fuentes agregaron que con la caída de los dos aviones, **se elevaría a trece el número de aviones de guerra perdidos por las fuerzas argentinas. Las otras aeronaves serían dos Canberra, cuatro cazas Mirage y cinco Pucará.**

♦ Helicóptero

Las autoridades británicas confirmaron que ayer fue abatido un helicóptero Sea King, de la flota naval de intervención.

Sin embargo, señaló que no tenían pruebas de que la unidad hubiera sido atacada por la aeronáutica

Las fuentes aseguraron que los cuatro tripulantes del helicóptero fueron rescatados por otros dos Sea King.

Según fuentes militares, los cañoneos de los últimos días de la flota británica sobre lugares próximos a la costa de Puerto Argentino son conocidos como **"bombardeos de ablandamiento"**, consistentes en sucesivas y alternadas andanadas explosivas y con un propósito puramente psicológico.

De esa manera, dijeron las mismas fuentes, se trataría de perturbar las tareas habituales y las horas de descanso y comidas de los efectivos. **"Pero el objetivo es cada vez más inalcanzable por la flota británica"**, según se informó.

Agencia Telam

BUQUES AVERIADOS 12 MAYO

FF TIPO 22 BROADSWORD

" " 12 PLYMOUTH

LA NACION VIERNES 14 de MAYO 82

Admitióse en Londres que fue hundido un navío (SERÍA EL DESTRUCTOR TIPO 22 BROADSWORD)

La BBC de Londres anunció anoche el hundimiento de una fragata británica. En su boletín informativo de las 20.15 (hora argentina), que se transmite en 15.350 kHz, brindó un panorama de las acciones bélicas registradas el miércoles último en torno de las Malvinas y sus consecuencias.

Según la BBC, el Ministerio de Defensa de Gran Bretaña, al dar cuenta de las acciones, informó que una de sus naves había sido hundida por los aviones argentinos.

El comunicado N° 44

Como se recordará, el Estado Mayor Conjunto argentino, en su comunicado N° 44, emitido a las 23.35 del miércoles, señaló que dos fragatas británicas habían sido averiadas durante los ataques.

Como dato ilustrativo señalamos que la BBC al referirse a las islas, las llamó, en todo momento, Malvinas.

Del Ministerio de Defensa

A continuación transcribimos textualmente lo informado por la emisora:

"En Londres se han dado más detalles acerca de las acciones militares llevadas a cabo ayer frente a las costas de las islas Malvinas.

Acciones en que la Argentina perdió 5 de sus aviones en un ataque contra dos buques británicos. En su último anuncio el Ministerio de Defensa de Gran Bretaña ha dado a conocer que participaron en el ataque 3 escuadrillas de aviones con un total de 12 aparatos.

Aviones derribados

"Tres aviones Skyhawk participaron en la primera escuadrilla; de éstos, dos fueron derribados por misiles Sea Wolf de las fragatas británicas y un tercero se extravió en el mar.

"Otra escuadrilla de cuatro Skyhawk atacó a los barcos británicos y hundió uno de éstos. Lo que el Ministerio de Defensa en Londres llamó daños menores sin que se produjeran heridos o bajas.

"Según el Ministerio de Defensa la tercera escuadrilla de aviones se reunió a cierta distancia, pero no realizó ningún ataque."

Indice

	Secc.	Págs.
Carreras	2ª	6
Cartas de lectores	1ª	8
Cine, teatro y música	2ª	1 a 3
Consultorio sobre alquileres	1ª	16
Culto católico	3ª	10
Deportes	2ª	4 y 5
Economía y finanzas	1ª	14 a 17
El mundo del Gran Bs. As.	1ª	12
Farmacias de turno	2ª	4
La mujer, temas cotidianos	3ª	2
Movimiento de aviones	1ª	17
Notas sociales	1ª	11
Palabras cruzadas	3ª	2
Provincias	1ª	12
Televisión	2ª	4
Turismo, caza, pesca, camping y náutica	3ª	1 y 2
Avisos clasificados	3ª	3 a 9
fúnebres	1ª	10
Remates de haciendas	3ª	9
de mercaderías	3ª	9
de propiedades	3ª	9

El tiempo

Pronóstico del Serv. Met Nac.

HOY: Bueno. Leve descenso de la temperatura. Otras informaciones en la 2a. sección, página 5.

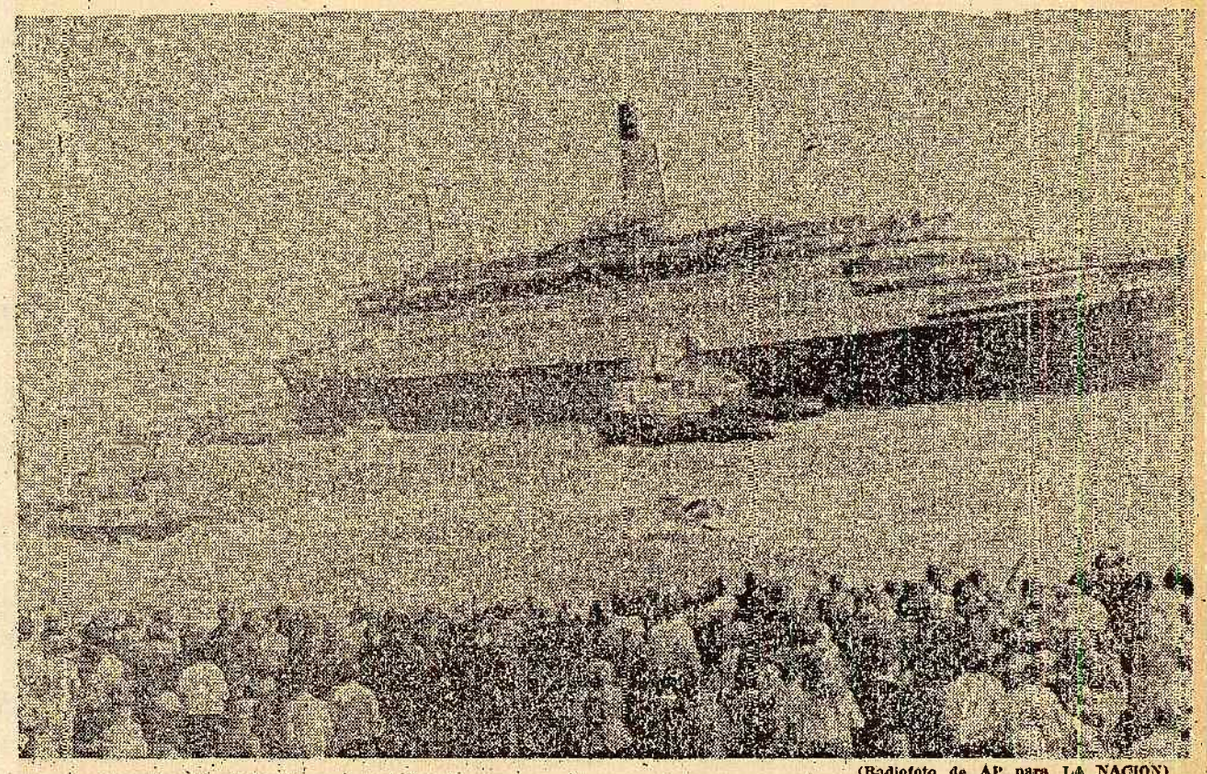
Sol: Sale 7.46; pónese 18.5
Luna: Sale 23.21; pónese 13.2 (C. Menguante)

Ayer: Temp. máx. 20.9, a las 15.5; mín. 15, a las 21

EL DESTRUCTOR TIPO 22 AVERIADO FUE EL BRILLIANT QUE LONDRES ANUNCIÓ QUE FUE REPARADO--

LA NACIÓN VIERNES 14 de MAYO, 1982

Mercenarios en el Queen Elizabeth



(Radiofoto de AP para LA NACION)

El Queen Elizabeth a su partida de Southamptom

LONDRES, 13 (ANSA). — El transatlántico Queen Elizabeth II, transformado en pocos días en transporte de tropas, navega hacia el sur del Atlántico con 3250 efectivos.

Entre ellos hay unos 600 gurkhas, guerreros nepaleses que tienen fama de luchar con ferocidad pero son malos navegantes, y se los dotó de grandes cantidades de píldoras contra el mareo. Viajan además soldados cuya tarea habitual es hacer guardia ante el Palacio de Buckingham, el segundo batallón de los guardias galeses, el primer batallón de la guardia escocesa y el primer batallón de los rifleros del duque de Edimburgo (los gurkhas).

La nave partió en la víspera del puerto de Southampton, con bandas de música. Una multitud de parientes despidió con gran emoción a los embarcados. El Queen Elizabeth desplaza 66.850 toneladas.

Entre los 700 civiles voluntarios de la tripulación se incluye a veintitrés azafatas, instaladas en lujosas habitaciones de primera clase. "Estamos felices de ir", dijo una. "¿Quién no lo estaría teniendo tres mil hombres a bordo?", agregó.

"La nave podría estar en la zona de guerra en once días", dijo el capitán Peter Jackson, un veterano de la línea Cunard, propietaria del transatlántico. Jackson interrumpió un viaje promocional por los Estados Unidos para reasumir el mando.

Los gurkhas

De baja estatura y piel morena, robustos y sanguinarios, los gurkhas (del sánscrito **gau**, vaca, y **raksa**, guarda) vuelven hoy a ser utilizados por los ingleses, sus amos, a quienes han servido en los conflictos bélicos a partir de 1857.

Equipados con sus uniformes de color marrón claro (para ellos, al parecer, es importante dejar bien establecidas las diferencias con el resto de la tropa), con sus armas blancas (entre las que se destaca la llamada **kuhri**, larga daga que, asegura la tradición, no reemplazarán hasta que quede bañada en sangre), estos hombres navegan en el Queen Elizabeth rumbo al Atlántico Sur.

Pero, ya antes de entrar en el escenario del conflicto, deben enfrentar una dura batalla: la larga travesía marina, cuyos efectos, con bastante suerte, podrán aminorar con el impresionante cargamento de píldoras para mareos y descomposturas que los británicos, muy precavidos, se han encargado de embarcar.

Cabe preguntarse, además, cómo harán para soportar las rigurosas temperaturas reinantes en el archipiélago malvinense. La respuesta a estos interrogantes es simple: una buena paga justifica todo, inclusive el riesgo de perder hasta la vida misma.

El ataque lo realizó un grupo de 15 Cdos. Ingleses, y destruyeron 5 IA 58. 4 T.34 TURBO ARA 1 SKYWAN Pref. Marít.

El AD. estaba defendido por 240 inf de MARINA que no actuaron ni repelieron el ataque en ningún momento.

Ataque británico a la isla Borbón

El Estado Mayor Conjunto informó ayer —por el comunicado 51— que fuerzas británicas efectuaron un intenso cañoneo a Puerto Calderón, en la isla Borbón, averiando tres aviones argentinos.

Asimismo, por el comunicado 50 se manifestó que han resultado infructuosos los esfuerzos para localizar al buque Isla de los Estados, no obstante lo cual por el comunicado 53 se dio cuenta de que continúan las operaciones de búsqueda.

Por otro comunicado —el 52— se informó que había sido aceptado el ofrecimiento de la República de Chile para utilizar el buque Piloto Pardo en el transporte de heridos.

Esfuerzos infructuosos

El siguiente texto fue difundido a las 11.30.

"El Estado Mayor Conjunto comunica que han resultado infructuosos hasta el momento los esfuerzos realizados para localizar al buque de servicio interisleño Isla de los Estados, el que estaba dedicado al reaprovisionamiento de víveres, medicinas y combustible dentro del área Malvinas.

"Los indicios recogidos son poco alentadores y se teme por la suerte que pueda haber corrido el buque de referencia.

"El Isla de los Estados era un buque mercante tripulado por dotación civil".

Intenso cañoneo

A las 15 fue difundido este texto.

"El Estado Mayor Conjunto comunica que en el día de la fecha, 15 de mayo de 1982, se produjeron las siguientes acciones bélicas en el área Malvinas:

"0450 — Una unidad de superficie enemiga cañoneó Puerto Calderón, en Bahía de los Elefantes Marinos, averiando tres aviones que se hallaban en tierra.

"Fuerzas propias repelieron la agresión."

Ayuda chilena

El texto siguiente fue difundido a las 15.46.

"El Estado Mayor Conjunto comunica que la República Argentina ha aceptado el ofrecimiento del gobierno de la República de Chile, para utilizar el buque polar chileno Piloto Pardo, en caso necesario, como transporte de heridos desde las islas Malvinas."

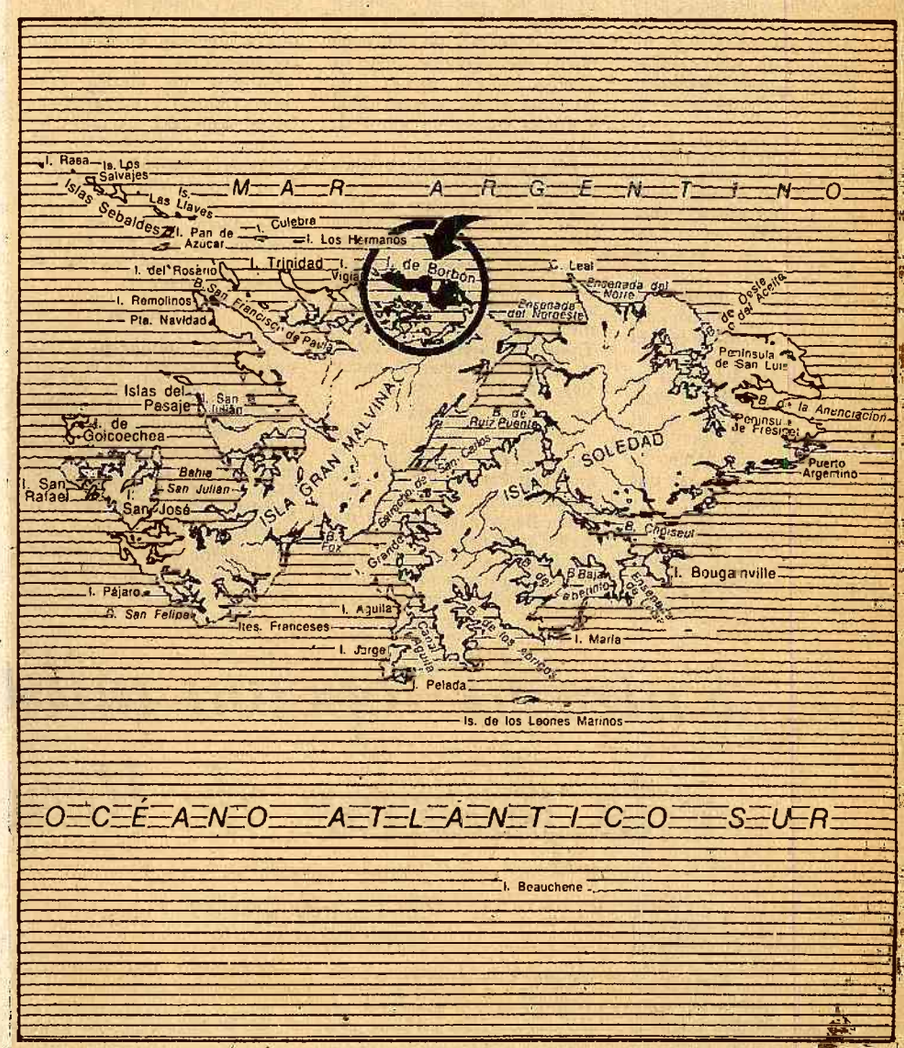
Prosigue la búsqueda

Fue difundido a las 19.40 el siguiente comunicado:

"El Estado Mayor Conjunto comunica que se continúa la búsqueda del buque Isla de los Estados, afectado al servicio de transporte interisleño.

"La nave de referencia tiene 80 metros de eslora, 3900 toneladas de desplazamiento y una velocidad máxima de 14 nudos. Su tarea fundamental consiste en el transporte de víveres, combustible y medicinas para los malvinenses, razón por la que se desplaza permanentemente entre los diferentes puertos de las islas y constituye prácticamente el único medio importante de comunicación y aprovisionamiento para los isleños."

LA NACIÓN DOMINGO 16 MAYO 82



El círculo encierra la isla Borbón, ubicada al norte de la Gran Malvina, donde se registró en la madrugada el cañoneo de la fuerza naval británica

COM. RODONI - PARA LA NACION.

En el escenario

"Donde realmente los estamos esperando es en las islas"

Por Eduardo Tarnassi
(Enviado especial de LA NACION)

DESDE UNA BASE AEREA PATAGONICA. — "Yo nunca hablo con la prensa, pero en este caso rompo mi silencio porque creo que es una deuda que tengo con muchos valientes ignorados que fueron realmente a buscar al enemigo y le dieron la cara en un mano a mano".

Un oficial superior de la Fuerza Aérea hizo esta afirmación en una charla informal con este enviado en la que vertió este y otros importantes conceptos que se detallan a continuación.

Ahora nos respetan

Los objetivos militares que se pueden haber planteado los ingleses, expresó refiriéndose a la marcha del conflicto, de manera alguna han sido alcanzados, así que "a 45 días la situación está estabilizada. Pienso que en este momento tienen mucho más respeto por nosotros y si hubieran tenido la máquina del tiempo no hubiesen entrado de esa forma en cuanto a la decisión de la magnitud de los medios empleados. Creo que empezaron con un do de pecho muy alto y se pueden quedar sin voz. De todas maneras todavía no ha empezado lo más difícil y eso será cuando quieran poner el pie en las islas."

Victoria a lo Pirro

"Yo no digo nunca que no lo puedan hacer, afirmó refiriéndose a un posible desembarco inglés; tampoco que no estén en condiciones de hacerlo, ni que incluso no puedan sacarnos a la fuerza de las islas, pero creo que el precio que van a pagar quizá sea el de una victoria a lo Pirro. Lo hecho hasta ahora por nosotros habla a las claras de la decisión, el sacrificio, el empeño y la voluntad que pone cada uno de nosotros de su parte y por eso estoy convencido de lo que digo. Por eso, reitero, podrán sacarnos, pero lo que lo van a pagar sólo Dios lo sabe."

POR LA FZA AEREA

Rindo tributo a mis hombres

Abordado el tema de los pilotos muertos en combate, manifestó que "si bien todos participan del esfuerzo de guerra no todos corren los mismos riesgos. Hay que saber diferenciar, expresó, entre el riesgo —que es una cosa potencial— y el peligro, que es una cosa cierta. Por lo dicho, manifestó, me siento orgulloso de estar con este grupo de pilotos de los que ya me faltan algunos (no quiso aclarar cuántos) y rindo tributo a su valor de saber que subirán a un avión que tiene casi 30 años. Es en esos aparatos donde hay que suplir el tecnicismo actual, el misil, los radares y computadoras, por la lucha 'cuerpo a cuerpo' ya que no hay otra escapatoria.

"Es como quien pelea con un cuchillo contra un revólver. Esto es lo que me hace sentir admiración por los pilotos de los Douglas A4 que suben a un avión para ir a poner una bomba prácticamente con la mano porque es el único método que tienen para hundir esos barcos, es decir, a falta de tecnicismo sólo con valor y coraje se puede pasar a 3 metros arriba del barco —prácticamente viéndole la cara a quien quiere derribarlo— para tirarle y hundirlo. Me gustaría tener armas modernas y eficientes que permitan a los pilotos disparar desde gran distancia y tener la chance de salvar el avión y la vida. Tal vez, si contáramos con tales armamentos los resultados serían otros y seguiríamos viendo las caras queridas que ya no veremos más".

Nuestra fuerza está intacta

Acerca de la capacidad del enemigo, afirmó que "yo no recuerdo en los anales de mis estudios militares cuándo se reunió una flota de tal envergadura; sin embargo, sus pérdidas han sido mayores que las nuestras ya que les hemos destruido elementos costosos y complicados. En cambio, agregó, nosotros hemos perdido vidas —que es lo lamentable e irremplazable— y, desde el punto de vista material, viejos aviones. A pesar de ello, aclaró, nuestra fuerza aérea está intacta, material y espiritualmente, y ya pasó su bautismo de fuego. Pero insisto, donde realmente los estamos esperando es en las islas, y es en los soldados que allí los aguardan en que yo tengo una fe infinita. Afortunadamente ellos también han pasado su bautismo de fuego y eso les da una experiencia que los ingleses que tratarán de desembarcar aún no tienen. Por eso creo que nuestras chances son muchas y vamos a tener con ellos un duro mano a mano en el que vamos a ver cuánto están dispuestos a pagar por lo que ellos quieren".

La soledad del mando

Con respecto al tema de cómo se vive desde su puesto la pérdida de hombres, reflexionó: "Lamentablemente acá, en la soledad de este despacho, uno tiene que pensar cosas, verlas, tragarlas, digerirlas, otras incentivarlas o apaciguarlas, apretar o ceder sin cambiar nunca el objetivo. Sin embargo, cuando los combatientes pierden a sus camaradas y aun así quieren subir nuevamente al avión uno se siente reconfortado porque claramente hay vocación y decisión de luchar y es allí, reiteró, donde el valor se enfrenta al tecnicismo, es decir, es el hombre el que priva en última instancia.

Un largo conflicto

Tras descartar la posibilidad de un ataque nuclear porque "es abrir la puerta al infierno", y analizar la posibilidad de un ataque al continente diciendo que "la guerra tiene límites políticos por un lado, y por otro sería para ellos venir al terreno donde tenemos las mayores posibilidades" hizo referencia a la extensión temporal del conflicto.

"Puede llegar a ser muy largo, acotó, porque realizan el bloqueo colocando la flota muy lejos, manteniendo la presencia y realizando acciones aisladas. Desde este punto de vista, afirmó, el conflicto puede durar mucho tiempo. Sin embargo, agregó, si consideramos los costos de mantener una flota semejante preparada para llevar a cabo una guerra y no ejecutarla, no tiene sentido sobre todo si tenemos en cuenta la situación económica del Reino Unido. Por este último motivo es que no es fácil entender por qué Gran Bretaña se aferra del modo que lo hace a esta situación. Tratando de encontrar una respuesta a lo dicho creo que los ingleses quieren mostrar firmeza para evitar una reacción en cadena en Belice, Gibraltar, Guyana, etc., y si ésta no es la razón, concluyó, hay algo muy raro que yo no puedo vislumbrar".

RAZON PARA QUE NUESTRA FLOTA SE ARME CON SUBMARINOS CON PROPULSIÓN NUCLEAR y TORPEDE-RAS RÁPIDAS.

Solidaridad tinoamericana

iciativa de la Cámara de Comercio Argen-eña, reunióse el comité de cámaras bina-tinoamericanas para tratar la diversifica-omercio exterior de la región ante el blo-ercial impuesto por la Comunidad Econó-pea (CEE) a la Argentina.

ta de un primer encuentro de este grupo s, que emitió luego una declaración en la firma que "los países americanos, identi-n la Argentina, están deseosos por reali-yor esfuerzo para atenuar la situación que gnificar al país la injusta sanción de que ".

icóse a leantes os

ntificados como Yerbasi, de 38 car Mazzeo, de argentinos, los dincuentes muer-ero era Osvaldo en un tiroteo ía en Parque de . Como informa-stra edición an-isodio ocurrió po-de las 20 del mediaciones de Zavaleta· cuando la División Pre-Delito, de la Po-l, intentó dete-sospechosos que un automóvil .

Mazzeo registra-rio policial y es-cados como indi-mente peligrosos,

Fue indagado el actor Alberto Locati

El actor Alberto Locati fue trasladado ayer a los Tribunales para ser indagado en relación con el sumario en que se investiga un presunto intento de violación de una menor.

Interviene en las actuaciones el juez de Instrucción de Menores, doctor Ricardo A. Quesada, ante quien el detenido prestó declaración indagatoria.

De acuerdo con los antecedentes que reúna, el magistrado se pronunciará sobre la situación del actor, cuya incomunicación fue levantada.

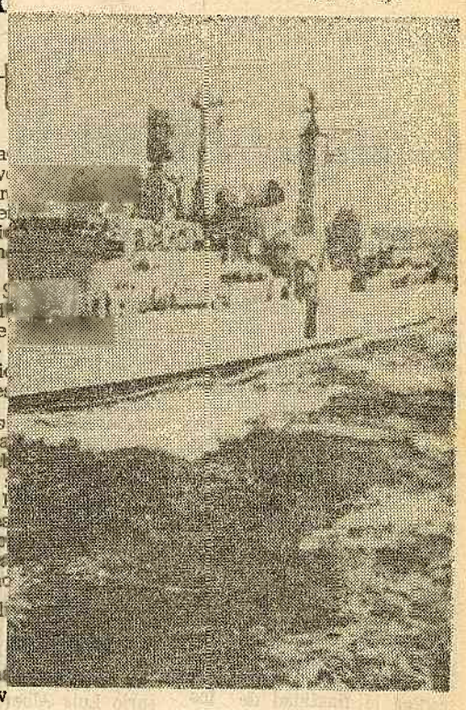
Una misión comercial

Lic en

El Ba ayer rev nes otor cionamie A. Soci Préstam u otros Liberal de Créd vez que ción de disposici entidade

Dichas encontra sarrollal en sus y de 1691, re depósito bas est el Estac

Las l rencia, uno el des fin su activ



So batalla men ivencional

19 MAYO 82

LONDRES (The New York Times). — Las batallas navales y aéreas entre Gran Bretaña y la Argentina en torno de las islas Malvinas han demostrado que los sistemas de guía electrónicos han añadido otra dimensión a la guerra, en la cual el ataque, al menos por el momento, está muy adelantado a la defensa.

La historia bélica muestra una alternación constante entre el ataque y la defensa. En la Segunda Guerra Mundial el ataque terminó con la preeminencia de la ametralladora como arma defensiva. Hoy, el tanque y prácticamente todos los otros sistemas importantes de armas —desde tanques infinitamente más complejos hasta portaaviones— son vulnerables al ataque de cohetes que son guiados electrónicamente hasta dar en el blanco.

Las superarmas, nos enseña la historia militar, siempre dan lugar a "contraarmas" que eliminan eficazmente o, cuando menos, disminuyen su peligrosidad. Un analista militar británico dijo que era "una apuesta segura" que todas las organizaciones de investigación militar en el mundo industrializado están buscando activamente armas que contrarresten la efectividad —ya demostrada— de los cohetes orientados electrónicamente.

Conclusiones preliminares

Es prematuro, dicen las fuentes militares, asegurar que la efectividad de las armas utilizadas en las Islas Malvinas significa que el día del gran barco de transporte militar o de guerra, o de los grandes tanques, ha pasado a la historia. Lo que han demostrado los ataques,

Amplió su declaración un corresponsal de la televisión británica

El corresponsal de la cadena privada británica Thames Televisión Julien Mannion, amplió su declaración como damnificado en el causa por privación ilegítima de la libertad en su perjuicio y en el de otros dos colegas, que tramita ante el juez federal doctor José Nicasio Dibur, secretaría del doctor Marcelo Gonzalo Díaz Cabral.

La diligencia duró pocos minutos y, una vez cumplida, Mannion se retiró de los Tribunales. Respecto de lo manifestado por él al magistrado nada pudo saberse debido al estricto secreto sumarial, si bien su finalidad fue, como se dijo, ampliar su declaración.

Corresponde recordar que el viernes habían prestado declaración, también en carácter de damnificados —además de Mannion—, el camarógrafo Edward Adcock y el sonidista Refor Hunter y que, anteayer, el reportero británico Norman Fenton había ratificado su denuncia, ya que él presenció el secuestro de sus colegas, formulando la respectiva presentación ante la seccional 51a. de la Policía Federal.

Sobre la investigación pudo saberse que esta se refiere a la averiguación de robo calificado, privación ilegal de la libertad calificada y tenencia de arma de guerra.

El Colegio de Abogados emitió una declaración

El Colegio de Abogados de la Ciudad de Buenos Aires emitió una declaración firmada por su presidente, el Dr. Alejandro Lastra, y por su secretario, Dr. Ismael G. Montovio en la que que expresa su satisfacción por la forma y por la elección del titular de la Fiscalía Nacional de Investigaciones Administrativas.

La declaración dice textualmente:

"Con fecha 16 de octubre de 1981 el directorio del Colegio de Abogados de la Ciudad de Buenos Aires emitió una declaración pública en la cual expresaba su opinión [illegible] que entre otros aspectos negativos, le quitaba su carácter unipersonal. Además, manifestaba su deseo de que se cubriera cuanto antes su vacancia con un funcionario idóneo y digno. Esas exhortaciones han sido escuchadas por el Poder Ejecutivo de la Nación, en el reciente Decreto Nº 888 de fecha 5 de mayo de 1982, mediante el cual designa al doctor Luis C. Cabral para ocupar es alto cargo. El directorio expresa su total acuerdo con dicho acto administrativo que no sólo considera adecuadamente las expresiones de la opinión pública sino que, sobre todo indica un debido respeto a la co-

Afirma Londres que listas para intentar un

Voceros militares en Londres dijeron que la flota británica espera la orden del gobierno para iniciar el desembarco en las islas Malvinas, luego de recibir refuerzos de buques, efectivos y aviones Sea Harrier. Los británicos discuten opciones entre una operación en gran escala, en la que calculan perder 200 hombres, y seguir con incursiones limitadas. Temen la acción de los tres submarinos argentinos y un bombardeo masivo de nuestra fuerza aérea.

LONDRES, PARIS y RIO DE JANEIRO, 19 (AFP, ANSA, AP, R-L y UPI). — **La flota británica en el Atlántico sur fue reforzada con la llegada de nuevos buques y aviones Sea Harrier, y voceros militares en Londres dijeron que se encuentra lista para lanzar una operación de desembarco sobre las islas Malvinas.**

El Ministerio de Defensa británico informó que ayer y esta mañana **no se registraron acciones bélicas en las islas,** luego de cuatro días consecutivos de ataques aeronavales contra posiciones argentinas en ellas.

Ayer, ese ministerio anunció que **fue nombrado el general Jeremy Moore como comandante en jefe de las fuerzas de desembarco en las Malvinas.**

Moore, quien lleva 35 años en el ejército, obtuvo condecoraciones por sus servicios en operaciones contra guerrilleros en **Malasia** y en acciones similares en **Chipre, Irlanda del Norte** y otros puntos.

♦ El "Canberra" en la zona

La agencia británica Press Association citó hoy noticias que circulaban en Londres según las cuales el transatlántico **Canberra,** requisado por la Marina Real como transporte de tropas, **se había acercado, con los 2.000 infantes de marina y paracaidistas que lleva a bordo, a menos de 100 millas (160 kilómetros) de las islas,** debidamente escoltado.

También llegaron al área, según informes de corresponsales británicos, **dos naves de asalto de 12.000 toneladas, que jugarían un papel fundamental en el desembarco anfibio, llevando a tierra hombres y vehículos blindados.**

Press Association indicó que los buques de desembarco de la llamada "task force" (fuerza de intervención) "se cree que están ahora justo al norte de las islas Falkland (Malvinas) tras su viaje de 10 días desde la isla **Ascensión**".

Según esta agencia, gran parte de los "marines" y soldados de la flota británica **ya fueron transferidos a los barcos de asalto,** y se encuentran listas las armas antisubmarinas para proteger los vehículos anfibios.

♦ Más Sea Harrier

Por otra parte, corresponsales británicos acreditados en la fuerza naval **informaron de la llegada de una nueva partida de caza-bombarderos Sea Harrier, con lo que el poderío aéreo de la flota se habría casi duplicado.**

Brian Hanrahan, de la British Broadcasting Corporation (BBC), señaló que los aviones, transportados en el **"Hermes"** y en el otro portaaviones, el **"Invincible"**, incluían tanto a los Harrier de la Royal Navy como a los de la Fuerza Aérea, versión normalmente usada como apoyo en ataques en tierra.

Oficialmente, Gran Bretaña afirma que solo perdió 3 aparatos de su flota original de 20 Sea Harrier, de despegue vertical, contra la denuncia argentina de que

DIARIO POPULAR, 21 de MAYO de 1983.-

CONSIDERACIONES A TENER EN CUENTA A NIVEL COMITÉ MILITAR - PRESIDENCIA DE LA NACION CONGRESO NACIONAL - ESTADO MAYOR CONJUNTO - MINISTERIO DE DEFENSA. - PARA EL REEQUIPAMIENTO DE LAS FFAA - EN ESPECIAL LA ARMADA Y LA FZA AEREA.

Del "paseo" a la pesadilla

Para los analistas militares de todo el mundo, el interés suscitado por la confrontación de las islas Malvinas ha superado las expectativas más optimistas que pudieron abrigar al principio de la contienda.

Pero lo que parecía casi con seguridad un "paseo militar" para la armada de Gran Bretaña, se transformó para la segunda potencia de Occidente, en un enfrentamiento "vis a vis" con las fuerzas armadas de un país que ni es potencia ni ocupa un lugar de privilegio entre los poderosos del mundo.

Sin lugar a dudas, el primer sorprendido al apreciar los resultados de la batalla del 1o. de mayo debió ser el mismo almirante Woodward, quien había asegurado a su flota: "Ya verán lo que es acción", luego del "aperitivo" de las islas Georgias.

Es que los partes de las acciones del primer enfrentamiento bélico y los hechos de días posteriores, mostraban una realidad que no estaba incorporada en las previsiones de los estados mayores de ambas fuerzas en pugna; menos aún en el comando inglés a pesar de su abundante experiencia en materia militar en este último siglo.

Si bien los daños infringidos a las fuerzas de tareas de "Su Majestad" no son conocidos con precisión al escribirse estas líneas —y tal vez no salgan a la luz por mucho tiempo— puede apreciarse con valederos elementos de juicio que la flota inglesa ha sufrido daños de gran consideración en una fragata tipo 42 y en su nave insignia, el portaaviones **Hermes**; además de habérsele producido averías al menos a tres fragatas más y a un buque-tanque. A ello debe sumarse la pérdida del destructor **Sheffield**, de por lo menos 9 aviones "Sea Harrier" y 5 helicópteros, y apreciables bajas producidas en varios intentos de desembarco fallidos, que elevarían a centenas las víctimas, por el lado inglés.

Todo ello obtenido con pérdidas mínimas del lado argentino.

Se ha expresado con acierto que la fuerza de tareas británica, equipada con 2 portaaviones y 40 buques más de apoyo, era esencialmente antisubmarina y poco apta para enfrentar a una fuerza aérea con base en tierra.

En esta circunstancia debe señalarse la vulnerabilidad propia por cuanto ni el equipamiento ni el adiestramiento de nuestra fuerza aérea, se adaptaban a las particulares exigencias de un teatro de operaciones marítimos por excelencia.

Pero ante la ineludible realidad, dicha fuerza terminó —en este primer momento de las operaciones— transformándose en el protagonista principal de las acciones bélicas en desarrollo.

Y el desafío no era poco. Para sus pilotos significaba enfrentar a una flota moderna, equipada con los más sofisticados misiles y medios electrónicos reservados sólo a las potencias de primera línea. Para hacerlo contaban con un material menos moderno y sofisticado, con limitado apoyo de ayuda electrónica y no equipados para las necesidades de la lucha en el mar.

Para comprender la magnitud del desafío, hay que pensar que cuando un piloto y su máquina se lanzan al ataque de un buque, abajo lo está esperando una tripulación que se mide en centenares de personas dotadas de todos los medios para repeler el ataque (radares, centrales de tiro, computadoras, plataformas estabilizadas y una vasta gama de armas propiamente dichas).

Producido el enfrentamiento con los resultados conocidos, resultó evidente que la flota inglesa, a pesar de las diferencias establecidas, ha llevado la peor parte de la batalla y debió sustraer sus medios de superficie, del alcance de los aviones de su oponente.

Las pérdidas inglesas luego del 1er. día de combate resultaron de tal magnitud, que a continuación resolvieron aplicar, nada más que para equilibrar cifras, la táctica del "perro rabioso": morder en forma irracional e indiscriminada a cualquier blanco que se presentara con la bandera del adversario: así cayó el crucero **General Belgrano**, muy lejos del campo de batalla; el aviso **Alférez Sobral**, buque indefenso sujeto a una humanitaria tarea de búsqueda y rescate; el pesquero **Narwal**, el **Isla de los Estados** y el **Río Carcarañá**, empeñados en tareas no militares; inclusive estos dos últimos sirviendo al aprovisionamiento de los isleños.

Es que el honor en la guerra, con matices tan arraigados entre las fuerzas armadas de países civilizados, ha perdido sentido en la concepción británica, pues en su afán de equiparar pérdidas y mostrar su poderío ante el mundo, no hace distingos de ninguna naturaleza. La ética y la moral no existen; quizá por tratarse de —el nuestro— un país del mundo no desarrollado y latinoamericano por añadidura.

Los analistas del Pentágono y de la OTAN, a la luz de los resultados de la batalla del 1o. de mayo, ya han sacado por lo pronto dos conclusiones aplicables a la guerra aeronaval contemporánea.

La primera de ellas es una verdad nueva: las modernas defensas electrónicas y de fuego de los navíos de superficie no son tan infalibles como se creyó; será necesario, pues, producir modificaciones sustanciales en las mismas.

La segunda es la confirmación de una opinión hasta ahora discutida: que la era del portaaviones como nave fundamental de las flotas modernas, ha llegado a su ocaso.

(Télam).

(X) EL ENFRENTAMIENTO "VIS A VIS" SOLO LO HA PRODUCIDO EL ACCIONAR DE LA FUERZA AEREA EN SUS ATAQUES A LOS BUQUES DE LA FLOTA BRITÁNICA

⊙ LA FZA AEREA HE TENIDO QUE ACTUAR EN UN T.O MARÍTIMO CONTRA UNA FUERZA AERONAVAL SIN APOYO DE LOS BUQUES DE LA ARMADA ARGENTINA.

corresponsal de la BBC

LA NACION - DOMINGO 23-MAYO-82

LONDRES, 22 (AFP). — El desembarco fue realizado más bien en forma furtiva que por la fuerza, relató el enviado especial de la BBC, a bordo del buque insignia de la fuerza de intervención, el portaaviones Hermes.

Los navíos anclaron en el canal principal entre las Malvinas, ocultos a la vista de la guarnición argentina solamente por una noche oscura, sin luna, añadió.

Un día magnífico

Durante las horas siguientes, las tropas se descolgaron por redes lanzadas por la borda de los navíos hacia lanchones de desembarco que iban y venían entre los buques y la costa. Fue una operación larga y angustiante: duró casi cuatro horas, en un silencio total, silencio radial y silencio real, continuó el corresponsal de la BBC.

En un momento determinado, los navíos comenzaron a bombardear la costa, pero no de una manera intensa, sino como una repetición de los bombardeos que tuvieron lugar todas las noches alrededor de la isla, precisó.

Disparos nutridos estallaron en la costa cuando una guarnición argentina opuso resistencia a un comando que desembarcaba. Cohetes rojos atravesaron la noche. Pero una vez asegurado el sector, los navíos se retiraron de la vista en el estrecho. Querían hacer pasar la operación como un simple nuevo ataque de comandos. Sin embargo, la guarnición argentina resistió bastante tiempo y pudo ver el desplazamiento de los navíos, lo que hizo que se perdiera el efecto sorpresa.

"Todos tiraban al mismo tiempo"

Estaba lo suficientemente claro como para ver a las tropas trepar por las colinas y tomar el control de las playas. Pero también la claridad era suficiente para la aviación argentina.

El ataque aéreo comenzó una hora después del amanecer y continuó todo el día. Primero llegaron los pequeños bombarderos Pucará, volando bajo. Uno de ellos entró en plena bahía para lanzar sus bombas, sin éxito. En un instante, el aire se llenó de misiles, al responder los navíos. Ví un Pucará huyendo detrás de una colina perseguido por un misil, el capitán vio un relámpago en el cielo y luego los restos cayeron.

Primero debían enfrentar a los Harrier, luego atravesar la barrera de misiles de las fragatas y destructores. Sin embargo algunos aviones lograron llegar hasta donde estábamos anclados. Hoy de mañana, por ejemplo, dos Mirage aparecieron a toda velocidad a través de la bahía. No los habíamos visto. Vimos la estela rojiza de los misiles antiaéreos avanzando hacia ellos, luego se escuchó el rugido de los motores, estallido de bombas, los misiles, los cañones, todos tiraban al mismo tiempo.

Futuro incierto

"Sin embargo, los combates más importantes no se desarrollaron en la bahía donde estábamos, sino en el estrecho. Se podían ver las columnas de humo elevarse por sobre las colinas. Reinaba demasiada confusión para poder seguir con precisión lo que sucedía.

"Más tarde, atacaron los caza-bombarderos Skyhawk. Durante un breve instante, diez o doce de ellos se lanzaron contra los navíos anclados, desencadenando la misma barrera de disparos y de respuesta.

"Pero esta vez hubo un elemento nuevo: las baterías antiaéreas de la costa entraron en funcionamiento. Una pantalla de defensa fue erigida lentamente sobre la bahía y puso fin a nuestra vulnerabilidad.

"Ahora reina una calma extraña. Los buques alcanzados por la bombas de la aviación argentina humean y los que pueden navegar, lo hacen lentamente, expuestos a nuevos ataques. La cabeza de playa ha sido lograda. Ahora habrá que sostenerla. Y esa empresa es, por lo menos, de futuro incierto."

GRUPO FINANCIERO

COMPRA CONTADO

Las máquinas equipamientos, instalaciones y demás bienes de uso de industrias y/o empresas de mediana y gran envergadura que cesan, reequipan o cambian de ramo

632-1602

LA NACIÓN 23 - MAYO - 82

En puerto San Carlos

Fuentes oficiales británicas anticipan contraataques

LONDRES, 22 (AP). — La bandera británica flamea en las islas Malvinas tras un desembarco de 5000 soldados británicos, pero la cabeza de playa fue obtenida al costo de una fragata hundida y de 46 bajas británicas, según informaron militares.

"Se anticipan horas peligrosas", dijeron fuentes castrenses. Se espera que los 9000 soldados argentinos en las islas lancen un contraataque aun cuando no hubo informes oficiales de nuevas hostilidades.

El jefe de estado mayor de Gran Bretaña, Terence Lenín, dijo que "los próximos días serán difíciles", pero que sus fuerzas no permanecerán inactivas. "Vamos a movernos, y a movernos rápidamente", declaró.

Bombas y cohetes argentinos hundieron ayer la fragata Ardent en una intensa batalla de mar y aire desatada tras el desembarco de las fuerzas anfibias británicas, dijo el secretario de Defensa, John Nott.

Bomba en la sala de máquinas

La Ardent, una fragata del tipo-21, con una tripulación de 175 hombres, fue uno de los cinco buques británicos dañados por los bombarderos argentinos en el estrecho de las islas.

Nott dijo que otro buque seriamente dañado sufrió el impacto de una bomba en sus máquinas, pero que el artefacto no estalló.

Las otras tres naves "sufrieron daños menores", y están en reparación, afirmó el ministro.

Dijo que alrededor de 20 tripulantes del Ardent habían desaparecido y que 30 habían resultado lesionados en la batalla por invadir las islas Malvinas, recuperadas por la Argentina el 2 de abril último.

Opinión británica

El jefe del estado mayor, Terence Lenín, quien estaba al lado de Nott en la conferencia de prensa, dijo que los destructores y las fragatas de la armada fueron dañados mientras protegían las embarcaciones de desembarque y los buques mercantes utilizados durante la operación anfibia. Lenín dijo de los daños: "No son más, quizá menos, de lo que esperábamos".

Nott reiteró afirmaciones británicas de que la Argentina perdió 9 aviones Mirage, 5 Skyhawks, 2 Pucarás y 4 helicópteros en la lucha. Añadió que Gran Bretaña perdió un avión Sea Harrier y dos helicópteros Gazelle.

Afirmación de un corresponsal

El corresponsal de la televisión británica, Michael Nicholson, informó desde la fuerza de operaciones que los contingentes habían instalado defensas antiaéreas en la cabeza de playa y que patrullas de reconocimiento salían hacia el interior de la isla para examinar las posiciones argentinas.

Buques de guerra con cohetes antiaéreos, como el Sea Dart y el Sea Wolf, permanecen cerca del litoral para proteger nuestras tropas en su posición expuesta de la cabeza de playa", dijo Nicholson.

Nott afirmó que después de varios ataques de distracción lanzados durante días, las bases terrestres fueron establecidas en el puerto de San Carlos y en la bahía cercana de Ajax, en el estrecho de las Malvinas, a 80 kilómetros al oeste de la capital, Puerto Argentino.

Los primeros informes indicaron que 14 soldados argentinos fueron tomados prisioneros en San Carlos, según el vocero de la marina, teniente coronel Tim Donkin. Los británicos no dijeron detalles de las bajas argentinas, salvo el número de aeronaves derribadas.

Las bajas enemigas

Las bajas británicas, aparte del Ardent, incluyen tres muertos, dos desaparecidos y 27 heridos en combate, así como 21 muertos en una operación de transferencia de tropas en que un helicóptero cayó al mar. Donkin desmintió las afirmaciones argentinas de que el asalto británico había sido repelido.

"Es el primer desembarco en gran escala de las fuerzas británicas desde Suez en 1956. Involucra un total de 25.000 hombres... y más de un centenar de buques a una distancia de 12.800 kilómetros de sus bases en el Reino Unido", señaló, en una referencia a todos los elementos de la fuerza de operaciones en el Atlántico Sur.

Indicó que la cabeza de playa abarca 26 kilómetros cuadrados y que las tropas pavimentan la pista de aterrizaje de San Carlos.

Queen Elizabeth II

Dom. 23/05/82

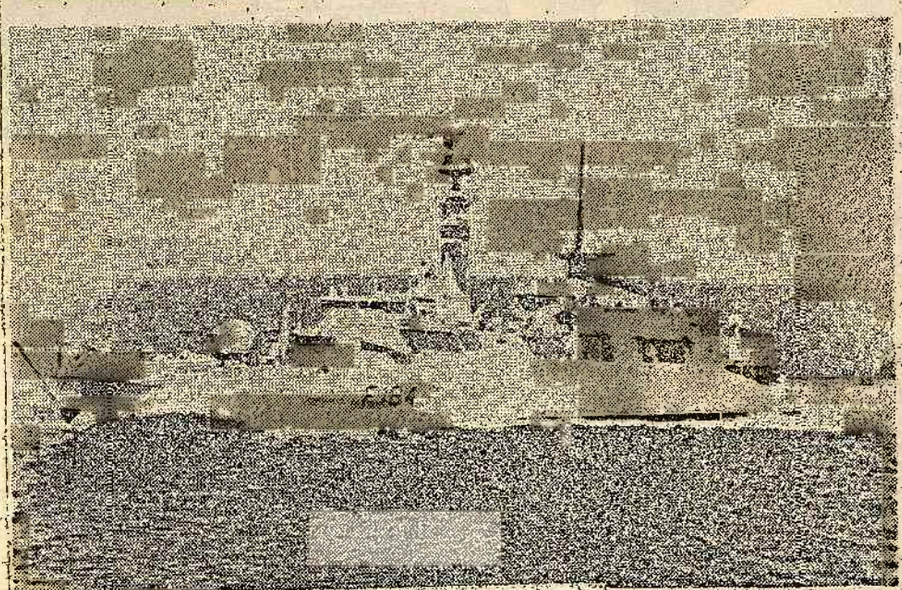
COMODORO RIVADAVIA (De un enviado especial). — Fuentes militares no confirmaron ni desmintieron versiones que han circulado insistentemente aquí en el sentido de que se habría detectado al buque británico Queen Elizabeth II en navegación en el Atlántico Sur en dirección a las Malvinas.

Detalles

La nave de pasajeros, la más lujosa del mundo, que fue requisada por Gran Bretaña, lleva a bordo 3000 soldados para operaciones de desembarco en el archipiélago, para sumarse a otro contingente de 2000 hombres que transporta el Canberra, embarcación que, según versiones, estaría localizada a 150 millas de las Malvinas.

Por otra parte ningún comentario se efectuó en relación con una versión difundida ayer por la BBC de Londres. La emisora londinense dijo que el Canberra había sido atacado por un avión de combate argentino Pucará, pero no dio otros detalles.

ataques a la flota Brit.



(Radiofotos de AP para LA NACION)

Un Mirage argentino tras haber descargado sus cohetes contra la fragata Ardent, de la armada enemiga, gana altura para continuar su ataque mientras la nave, ya alcanzada por uno de los proyectiles ha perdido parte de su capacidad de maniobra. La nota gráfica fue tomada por uno de los corresponsales de la British Press Association, quien se encontraba a bordo de otro de los navíos que ingresaron anteayer en aguas del estrecho de San Carlos. La otra nota muestra al buque hundido por nuestra aviación mientras realizaba maniobras en las proximidades de las isla de la Ascensión, antes de llegar a la zona de combate. La fragata, al ser alcanza por los cohetes de los aviones fue, por su ubicación en el canal, el primer navío que divisaron los pilotos argentinos, según una observación de los periodistas de la cadena de TV, ITN, presentes en el área. Michael Nicholson, uno de los hombres de prensa de la ITN, escribió que parecía que la nave "fue atacada por dos o tres aviones Mirage" y que, "durante la noche, el navío seguía ardiendo, abandonado y con sus muertos a bordo".

FF. ARDENT HUNDIDA POR AVIONES M V "DAGGER." DE LA FZA AE ARGENTINA.

MICHAEL NICHOLSON ESCRIBIO QUE LA ARDENT PARECIA HABER SIDO ATACADA POR 2 O 3 AVS MIRAGE (M V. DAGGER)

DOMINGO 23-05-82 - LA NACIÓN

En tanto las fuerzas británicas continuaban luchando en la zona de Puerto San Carlos para evitar ser empujadas al mar, según indicaron fuentes militares, el Papa Juan Pablo II lanzó ayer un urgente llamamiento en favor de un "cese inmediato" de las hostilidades, al tiempo que advirtió que la situación puede agravarse no sólo para las dos naciones directamente implicadas sino también para "la misma paz internacional".

"Siempre, en toda circunstancia, la palabra de Su Santidad lleva a la reflexión y a la meditación y en eso está el presidente Galtieri", manifestó el secretario de Información Pública, señor Baltiérrez, al ser consultado en Casa de Gobierno.

Otros caminos en procura de soluciones pacíficas estaban siendo intentados por el presidente peruano, Belaúnde Terry, a quien el general Galtieri llamó en la madrugada de ayer para transmitirle la decisión de aceptar, en general, la propuesta de paz del Perú (ver pág. 12). Sin embargo, no se conocía hasta anoche la reacción del gobierno británico acerca de este plan para detener el conflicto.

Costa Méndez, por su parte, participó de la reunión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, donde el representante español calificó de "anacrónica testarudez" la posición británica. El canciller argentino también se entrevistó con el secretario general de la UN, Pérez de Cuéllar.

Galtieri elogió la Fuerza Aérea

En una charla que mantuvo con los periodistas de la Casa de Gobierno, Galtieri admitió que fuerzas británicas habían logrado hacer pie en San Carlos, pero a un costo "enorme" de vidas y materiales. También elogió el profesionalismo de las Fuerzas Armadas y, especialmente, de la Fuerza Aérea Argentina "cuyos hombres —dijo— simbolizan el espíritu de la Nación Argentina" (ver página 12).

Galtieri desarrolló su actividad en la Casa Rosada donde recibió al brigadier Lami Dozo y al jefe del Estado Mayor Conjunto, vicealmirante Leopoldo Suárez del Cerro.

Actividad bélica

En el terreno militar se conocieron dos nuevos comunicados del Estado Mayor Conjunto a través de los cuales informó que durante la madrugada continuaron los combates en Puerto San Carlos en un "frente estable y bajo control" y dio cuenta de que la artillería argentina derribó un avión Sea Harrier en la zona de Puerto Darwin (ver pág. 12).

Fuentes militares argentinas estimaron entre 400 y 800 los efectivos británicos desembarcados y señalaron que estaban siendo atacados por efectivos terrestres con apoyo aéreo. La acción de las tropas de Ejército, dijeron las fuentes, se desarrolla en dirección al Norte a partir de una línea imaginaria trazada entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

Fragata hundida

No hubo, en cambio, combates en el mar debido a que la flota británica se mantuvo alejada de la costa.

En Londres, fuentes militares calificaron de "amplia" la cabeza de playa y la ubicaron a 80 kilómetros de Puerto Argentino. Las mismas fuentes admitieron el hundimiento de la fragata Ardent, botada en 1977, tripulada habitualmente por 175 hombres. Se dijo que otra nave quedó con sus máquinas dañadas.

Fuentes de la aeronáutica argentina manifestaron que cuatro lanchas de desembarco cargadas de infantes británicos habían sido hundidas el viernes.

Noticias llegadas de Comodoro Rivadavia indicaban que la situación era normal en esa ciudad y que no se había recibido ningún herido procedente de las Malvinas.

El presidente de Panamá

A las 22.30 Galtieri mantuvo una conversación telefónica con el presidente Aristides Royo, de Panamá, que es integrante del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Los términos del diálogo no fueron informados, pero se supo que primero llamó el presidente panameño y no pudo comunicarse con Galtieri, motivo por el cual el mandatario argentino se hizo comunicar en cuanto tuvo oportunidad.

Al cierre de esta edición se esperaba la llegada de Galtieri a la sede del Estado Mayor Conjunto donde lo aguardaban el titular de ese organismo, vicealmirante Leopoldo Suárez del Cerro y otros altos jefes militares, para informarle pormenorizadamente de la situación en el frente de batalla.

LA NACION, DOMINGO 23-05-82

Hostigamiento

Registráronse ayer escasas operaciones

En las últimas horas de la tarde de ayer se pudo establecer en fuentes de la Fuerza Aérea Argentina, que si bien no se habían registrado acciones bélicas significativas durante la jornada, efectivos pertenecientes al grupo de tareas Fuerza Aérea Sur realizaron varias incursiones de hostigamiento sobre las tropas británicas que se encuentran en la cabecera de playa establecida en la zona de la bahía de San Carlos y sus zonas aledañas.

Las operaciones

Dichas misiones le fueron encomendadas a diversas escuadrillas de aviones Pucará, Douglas Skyhawk A4B, A4C y A4Q, las que contaron con la cobertura aérea de interceptores Mirage M III. Las acciones de hostigamiento emprendidas por la Fuerza Aérea se repitieron en diferentes oportunidades durante la jornada. Asimismo se anunció que durante dichas acciones no se registraron pérdidas materiales entre los aviones argentinos.

Por su parte, la aviación británica efectuó limitadas operaciones con aviones y helicópteros, resultando abatido un avión Sea Harrier por el fuego antiaéreo de las baterías argentinas en la zona de Puerto Darwin.

Cabe señalar que durante el día de ayer no se produjeron nuevas incursiones de buques británicos en la zona, presumiblemente a causa de las fuertes pérdidas materiales sufridas en la jornada anterior.

Inminentes combates

A su vez, trascendió que efectivos terrestres argentinos se aproximaban a la zona donde los británicos establecieron sus posiciones cercanas a la playa, lo que hace suponer que se producirían inminentes combates terrestres. Diversas fuentes consultadas estimaban que las tropas británicas que pudieron alcanzar la playa se encontrarían entre los 400 y 800 hombres.

LA NACION, DOMINGO 23-05-82-

Efectividad aérea en la acción bélica

En fuentes castrenses trascendieron detalles de un pormenorizado informe que brindó al Comité Militar el brigadier general Basilio Lami Dozo sobre la actuación de la Fuerza Aérea Argentina en las acciones bélicas desarrolladas anteayer en las islas Malvinas que demostraron un notable grado de efectividad.

Como dimos cuenta en nuestra edición anterior el titular de la aeronaútica militar estuvo en el Teatro de Operaciones Sur dirigiendo personalmente los ataques aéreos contra la flota y la aviación enemiga.

Nuestros informantes precisaron que en las acciones llevadas a cabo por aparatos de la Fuerza Aérea Argentina se destruyeron tres fragatas, se averiaron seriamente dos y se ocasionaron daños menores a otras dos.

Estas bajas británicas fueron comprobadas por aviones de reconocimiento que realizaron misiones sobre la zona de operaciones y confirmaron lo anticipado por los pilotos protagonistas de las acciones cuando regresaron a sus bases tras los ataques.

Bajas enemigas

En los enfrentamientos con los efectivos enemigos invasores participaron dos escuadrones de aviones Douglas A-4B; un escuadrón de aviones Douglas A-4C; dos escuadrones de aviones Mirage V-Dagger y un escuadrón de interceptores Mirage III. Estos últimos brindaron apoyo aéreo a los caza-bombarderos, cuyos escuadrones están formados por doce aparatos cada uno.

Durante el combate fueron derribados tres aviones enemigos Harrier. Uno cayó en un enfrentamiento con un Mirage III y los otros dos por disparos de la artillería aé-

(Cont. en la pág. 12; col. 6)

El Presidente, con periodistas

Será muy difícil que se repongan de las pérdidas

"El enemigo ha logrado hacer pie en la zona de San Carlos, pero los enfrentamientos continúan y va a ser muy difícil que se repongan de las pérdidas sufridas." Esta apreciación está contenida en la charla informal que el Presidente mantuvo con los periodistas acreditados en la Casa Rosada, ayer, a las 13.

Durante veinte minutos, el teniente general Leopoldo F. Galtieri recordó el origen de este conflicto, así como su proceso, y reveló aspectos de la situación actual en el denominado Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

En algún momento, reiteró que la sangre que se sigue derramando ya no es de su responsabilidad, sino de la "Señora No" (por Margaret Thatcher), y utilizando la misma terminología que el canciller Costa Méndez cuando de esa manera se refirió a la primera ministra británica, en su conferencia de prensa del jueves a la noche.

El enorme costo de la guerra

"Personalmente —acotó Galtieri—, aprecio el costo lamentable de vidas y materiales que no buscamos y sufrió Gran Bretaña: todo eso es enorme." También señaló que "es posible que surja la sensatez y por eso —prosiguió— deberíamos evitar el enfrentamiento, para que eso no siga sucediendo".

"La Argentina, como siempre, tiene un amplio espíritu para continuar con las vías diplomáticas de negociación, sin abandonarlas en ningún momento", reflexionó el Presidente. "Hay varias iniciativas de países amigos —añadió— que buscan interceder entre las partes buscando puntos de acercamiento que permitan el cese de las hostilidades y otra serie de medidas que logren pacificar los ánimos y estas actividades."

"La señora No"

Recordó Galtieri que "la Argentina inició hace casi dos meses operaciones sin derramar una sola gota de sangre inglesa, a pesar de nuestras pérdidas y las órdenes impartidas, de las cuales me hago responsable".

La sangre que se sigue derramando, dijo, no es de su responsabilidad, sino "de la señora No, de la señora Thatcher. Sigue en nuestro espíritu y vocación republicana —subrayó— el interés de negociar sin renunciar a los sagrados intereses de la Nación Argentina, que viene de lo más profundo de nuestra historia".

Un prolongado monólogo

Esta reunión con los periodistas, comenzó por un prolongado monólogo del Presidente durante el cual se disculpó por no haber mantenido en los últimos tiempos otros contactos con la prensa.

"Ustedes recordarán —dijo— que el 2 y 3 de abril, las Fuerzas Armadas argentinas ocuparon las islas Malvinas y Georgias del Sur sin derramar una sola gota valiosa de sangre inglesa". Eso, prosiguió, "fue obtenido con precisas órdenes que la Junta Militar impartió al respecto, más allá que eso pudiera producir y produjo muertos y heridos en nuestros hombres argentinos, que también son valiosos".

Antes del 2 de abril

Galtieri reiteró entonces, algunos aspectos de la negociación diplomática previa y recordó que eran intensas e infructuosas "con plena voluntad del gobierno argentino —reflexionó—, no recibiendo de la otra parte la misma voluntad en la búsqueda de la paz".

"El concepto imperialista y colonialista de una dictadura que viene de siglos en la concepción política internacional, prosiguió, ha hecho que la terquedad para comprender la realidad del mundo y de una sociedad mundial en permanente evolución frustrara, hasta ahora, una solución pacífica".

También, ataques bélicos

En su repaso de lo que ha ocurrido hasta ahora en el conflicto con Gran Bretaña, recordó que "a partir del 1 de mayo inició el Reino Unido sus violentas acciones militares que ayer (por anteayer) acentuó con acciones masivas sobre las islas Malvinas".

El Presidente elogió el profesionalismo de las Fuerzas Armadas en esta instancia y, especialmente, de la Fuerza Aérea Argentina.

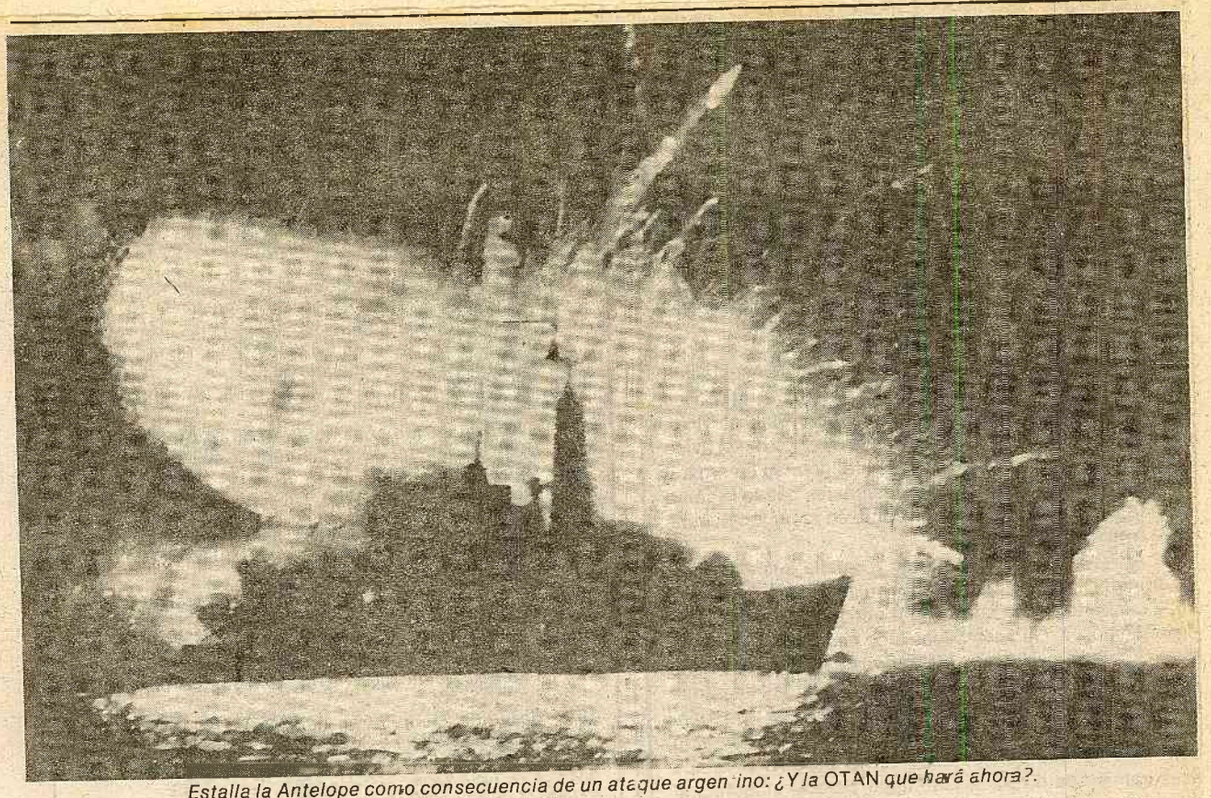
Elogio a la Fuerza Aérea

El teniente general Galtieri se refirió a "los hombres que mantienen, abastecen y logran poner en vuelo a nuestros aviones, la mayoría de ellos de varias décadas de antigüedad, pero conducidos por pilotos, hombres argentinos, técnicamente, brillantemente preparados, simbolizando en cada uno de ellos y como resumen, el espíritu de la Nación Argentina".

El Presidente siguió el orden de sus pensamientos de esta manera: "Aquellos que conocemos, como hombres de armas, las circunstancias y los momentos en que se deben tomar, más allá de la vida o de la muerte, las responsabilidades que se asumen, me lleva a manifestarles que siento una especial emoción al recordar a mis pilotos de la Fuerza Aérea Argentina, que ayer (por anteayer) cayeron y los de hoy y mañana que, con el mismo entusiasmo, la misma hidalguía y responsabilidad, siguen asumiendo el rol que les corresponde en defensa del honor de la Nación Argentina".

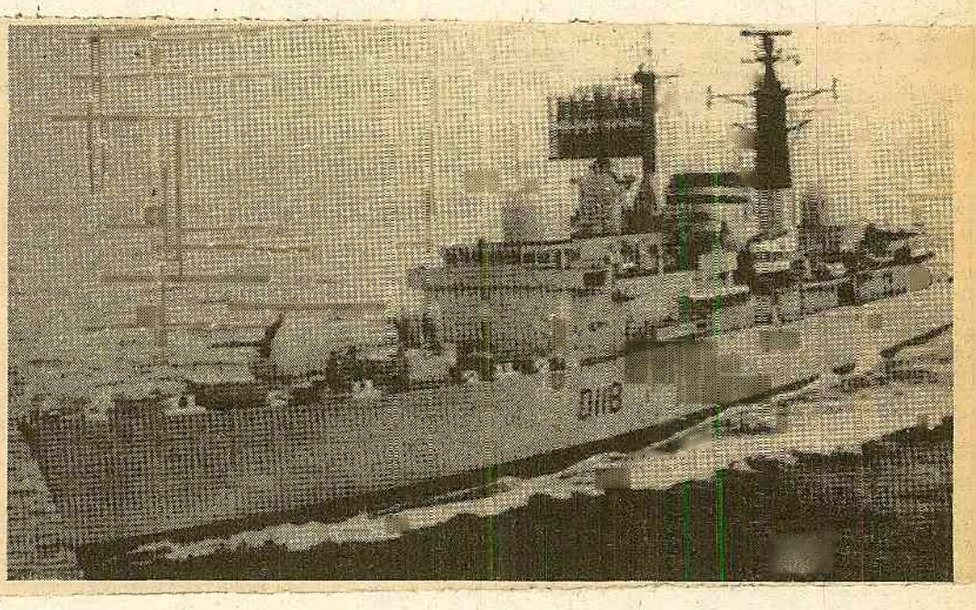
21 MAYO 82

CAP. CARBALLO
TEN RIVADUEL



Estalla la Antelope como consecuencia de un ataque argentino: ¿Y la OTAN que hará ahora?.

25/MAY



La fragata Coventry, hundida el martes, era la unidad más moderna de la Royal Army.

"Crecimos en experiencia con los ataques aéreos"

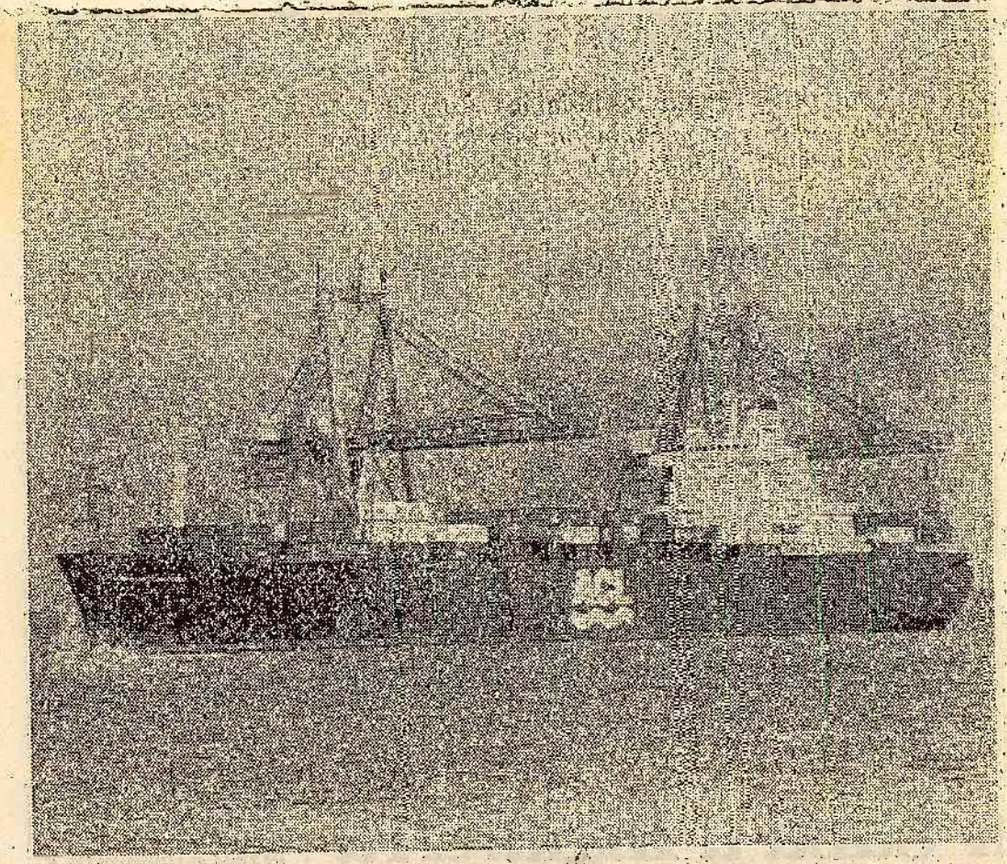
CORDOBA (Télam).- El comandante de instrucciones de la Fuerza Aérea Argentina, brigadier mayor Sigfredo Martín Plessi, aseguró ayer aquí que "Argentina va a lograr sus objetivos" en torno al conflicto con el Reino Unido por las islas del Altántico Sur, y consideró que las alternativas dilatorias en el campo diplomático "es una estrategia que responde a objetivos políticos de Gran Bretaña, y asimismo, indudablemente, con ello ha buscado tratar de arrimar al Teatro de Operaciones algunos refuerzos para poder cumplir su objetivo militar. Pero también —advirtió—, este tiempo fue perfectamente aprovechado por las Fuerzas Armadas Argentinas para adoptar el alistamiento y el apresto que las circunstancias imponen".

El jefe aeronáutico participó en esta ciudad de la imposición del nombre de Comodoro Roberto Moisés Echegoyen a una escuela del barrio Ejército Argentino, en homenaje a quien fuerá víctima de la lucha antisubversiva.

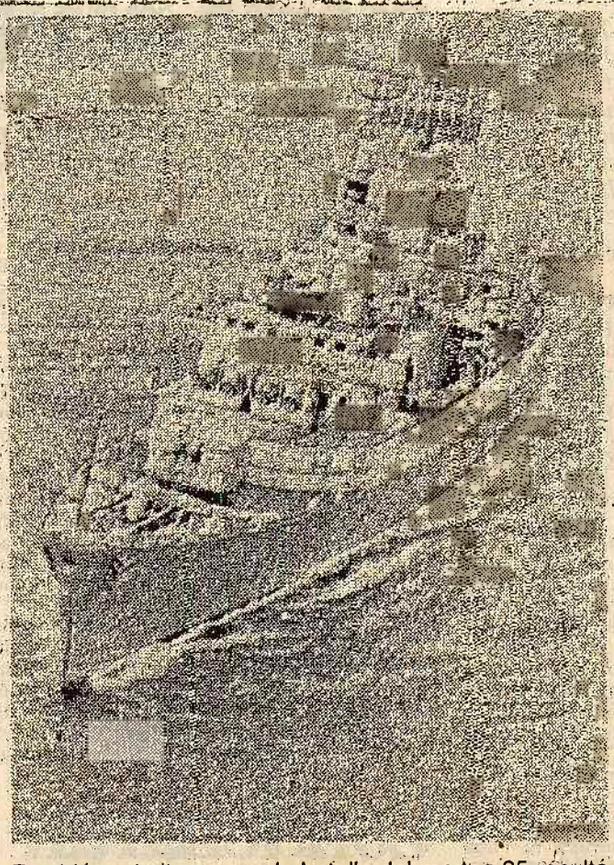
Tras la ceremonia, el brigadier mayor Plessi accedió a mantener un breve diálogo con los periodistas presentes, oportunidad en la que, acerca del estado de la fuerza, dijo que "tanto en su capacidad como en su voluntad de lucha, se encuentra intacta", y acoto que "esta experiencia que hemos vivido en las distintas excursiones aéreas contra Gran Bretaña, nos ha fortificado en espíritu.

"Tenemos un enemigo con gran capacidad técnica, pero —puntualizó— tenemos entre nosotros coraje, y la capacidad para penetrar y poder defender las islas Malvinas, de acuerdo al objetivo político que se ha fijado el gobierno. Nadie estimó y apreció en su justa medida el grado de adiestramiento que tienen nuestros pilotos, tanto de transporte como de unidades de combate —continuó diciendo—, y por lo tanto Inglaterra creyó que tenía una capacidad como para disuadir cualquier participación de las Fuerzas Armadas."

Finalmente, ante una consulta en cuanto a la necesidad de fortalecer los medios bélicos de Argentina señaló que "nosotros tenemos que tener en algunos rubros estratégicos la necesaria independencia para no depender de las decisiones exteriores".

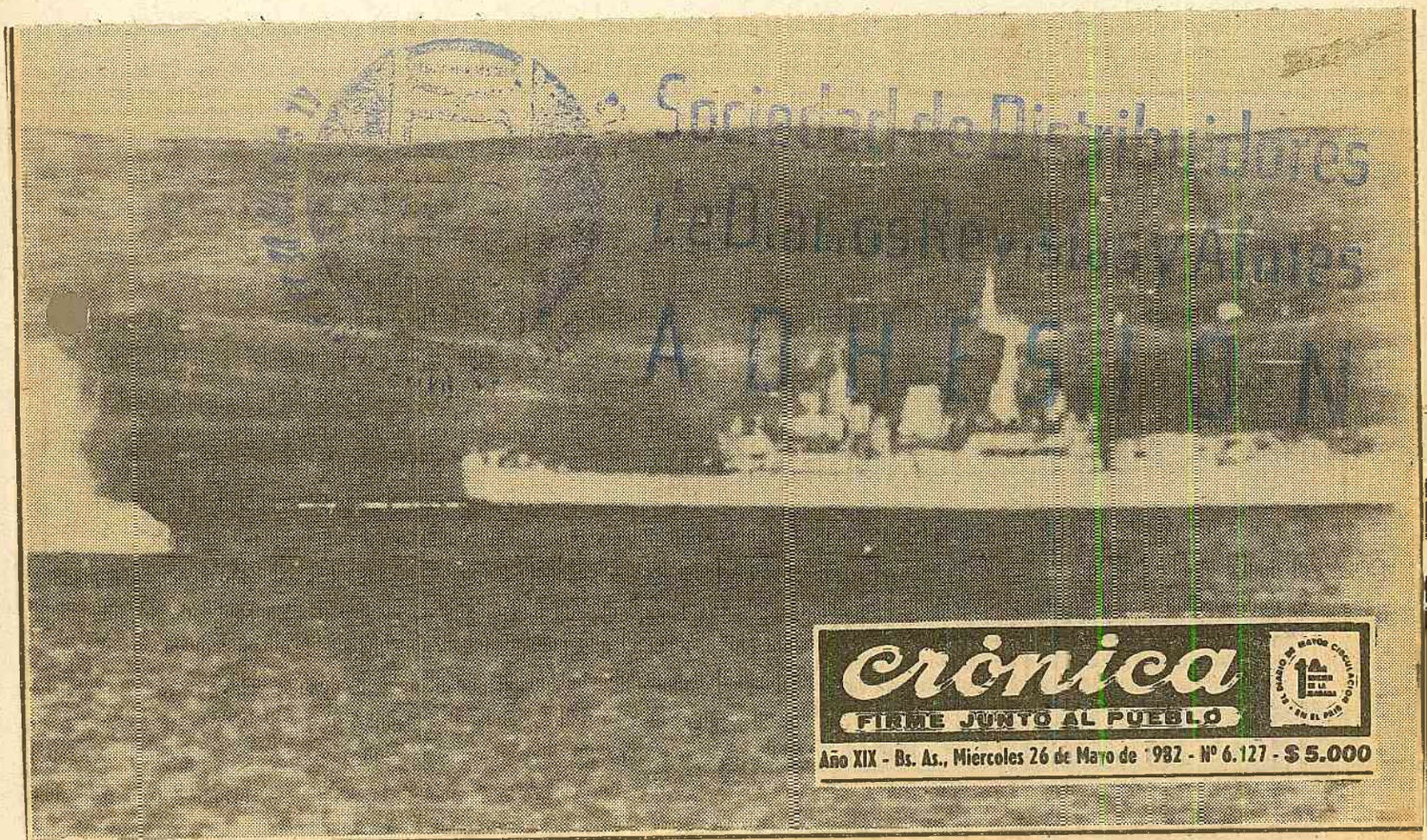


Londres reconoce el miércoles que en las acciones del día 25, dos misiles Exocet hundieron al Atlantic Conveyor. Transportaba aviones Harrier e importante material bélico



También admite que en la batalla del martes 25 resultó con graves averías el Antrim, crucero ligero misilístico

HUNDIDA EL 21-MAYO- 6AM8-



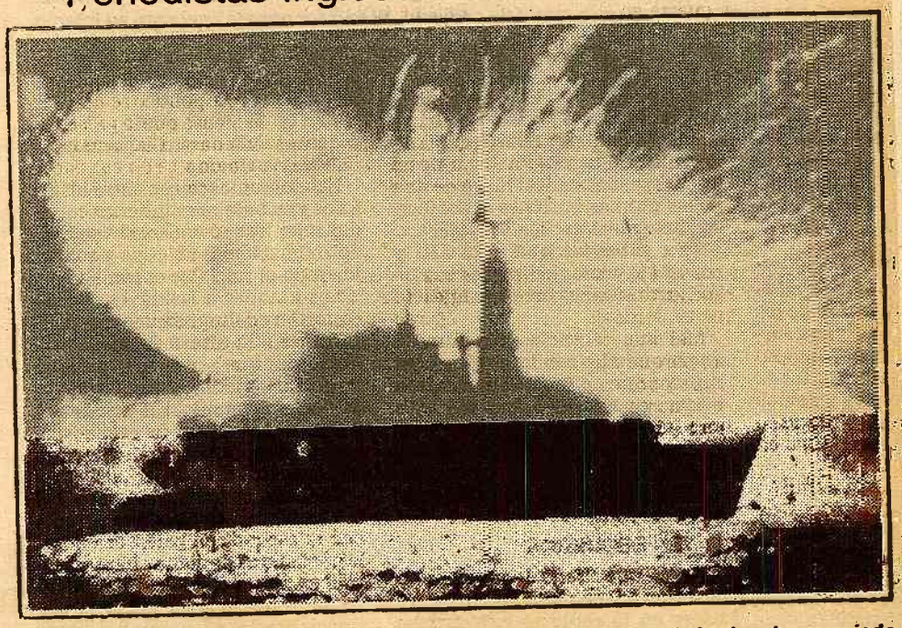
crónica
FIRME JUNTO AL PUEBLO
Año XIX - Bs. As., Miércoles 26 de Mayo de 1982 - Nº 6.127 - $ 5.000

Una fragata británica se salva milagrosamente cuando cae, a muy poca distancia, una bomba de un avión argentino, durante los ataques de ayer contra la flota invasora. Hubo de tres a seis fragatas seriamente averiadas, una a punto de hundirse, un mercante muy dañado, aviones y helicópteros abatidos y duros castigos a la cabecera de playa

CRONICA, MIERCOLES 26 MAYO 82

LA "ANTELOPE" Y SU DRAMATICO FINAL

Periodistas Ingleses Relatan el Hundimiento



La radiofoto de UPI expone con precisión el momento en que una de las bombas arrojada por un avión argentino estalla en la fragata Antelope, que empieza su dramático fin.

LONDRES, 25 (AP).— Michael Nicholson, corresponsal de la empresa **"Independent Television News de Londres"**, quien se halla embarcado con la flota británica en aguas del Atlántico Súr, describió ayer en las siguientes palabras el ataque aéreo argentino que culminó en el hundimiento de la fragata "HMS Antelope":

"A la distancia, aguas afuera en el Falkland Sound (estrecho de San Carlos), **podíamos oír el retumbar de los cañones y los proyectiles, y luego el sonido de los aviones en sus pasadas de ametrallamiento hacia nosotros, aparatos Mirage, la primera oleada desde el oeste, la segunda desde el sur, detrás de nosotros".**

"Me arrojé a cubierta. Una bomba de mil libras) 453 kilos) cayó a un largo de buque de nosotros. Nuestro barco se estremeció al explotar en el agua a 50 yardas (45 metros) de nosotros..."

"Los Mirages volaban más bajo que lo que les había visto hacer antes, saltando encima de los cerros al final de la bahía y luego descendiendo a ras de la pendiente a unos 15 metros del agua..."

"Un buque (posteriormente identificado como el HMS Antelope) **ha estallado. Es una fragata, a la que acertó una bomba proveniente de un avión Skyhawk. Se ha incendiado".**

"Parece que le ha acertado una segunda bomba, que se ha calzado dentro del sector de popa, y que ahora ha explotado. La totalidad de la popa del barco está en llamas.

"Puedo ver hombres en sus trajes blancos de amianto, tratando de luchar contra las llamas. Hay presión de agua (a bordo del buque averiado). **Puedo ver agua y polvo rociando al fuego... están tratando de hacer lo que es posible..."**

Nicholson relata que **"apenas un milisegundo"** después de soltar su bomba, proyectiles disparados por el HMS Antelope dieron con el avión atacante que se desintegró en una bola de fuego anaranjado.

Brian Hanrahan, corresponsal de la BBC de Londres, describiendo la pérdida del HMS Antelope, dijo lo siguiente en su crónica:

"Salió lentamente de la bahía, humeando, el mástil principal torcido y haciendo un ángulo con la vertical... tenía agujeros a lo largo de los costados".

"Una hora, más o menos, después de caer la noche, hubo una explosión a bordo, estalló un incendio en el centro de la nave y se extendió rápidamente desde la cubierta hasta la línea de flotación".

"Humo y vapor formaron una nube gris que flotaba sobre el mar, y a su través pude divisar las luces de los helicópteros que buscaban sobrevivientes".

"Lanchones de desembarco se pusieron a la par para transbordar a la tripulación y llevarla a otros buques cercanos".

"Luego de haber sido rescatados los tripulantes, hubo más explosiones a bordo, que enviaron llamas al cielo. La nave ardió al rojo blanco durante la noche".

"En la cubierta, cerca de mí, pequeños grupos de hombres observaban aturdidos de horror la muerte del barco. Al alba, seguía enrojecida como una brasa, un costado abierto desgarrado, todo lo que sobrepasaba el nivel de cubierta había quedado reducido a una informe masa de metal retorcido".

"El lunes por la tarde, cedió la quilla y el Antelope se partió en dos; al ingresar a su interior el agua del mar, surgió una nube blanca de vapor... el metal por fin se vió enfriado. La proa y la popa apuntaron hacia el aire y luego se hundieron lentamente".

Entrevista a Michael MccGwire, especialista en temas navales

La Nación
Jueves 27
mayo, 82

La lección del Sheffield

La destrucción de buques de guerra genera nuevas polémicas en torno del plan de Reagan para incrementar en gran escala la flota norteamericana. Una autoridad en la materia explicó al semanario norteamericano U.S. News & World Report qué significa —y qué no— ese hecho para los EE.UU. La entrevista fue realizada el 10 de mayo.

Pregunta.- Sr. MccGwire, ¿qué nos indica el hundimiento del destructor británico Sheffield en la zona de las islas Malvinas respecto de la vulnerabilidad de los barcos de superficie?

Respuesta.- Muy poco que no supiéramos antes. La potencia del misil antibuques se conoce desde 1967, cuando naves egipcias que dispararon misiles Styx de fabricación soviética hundieron el destructor israelí Elath.

Un dispositivo de vuelo rasante a unos 3 metros de la superficie del mar —como el Exocet argentino— es muy difícil de localizar. Puede ser lanzado hacia un blanco situado más allá de la línea del horizonte, tiene una enorme carga útil y una gran capacidad de precisión. De modo que constituye una verdadera y seria amenaza.

Pero el problema real es la proliferación de esos misiles en todo el mundo. Pequeñas naciones costeras pueden evitar que se aproximen grandes flotas. Jamás tuvieron ese poder antes y eso es muy importante para las operaciones navales internacionales.

—¿Es posible que el éxito argentino contra el Sheffield haya sido fortuito?

—Sí, pero eso no reduce la gravedad del problema. Existe sin embargo, el riesgo de que podamos llegar a conclusiones equivocadas o prematuras respecto del significado del ataque.

—¿Qué clase de conclusiones equivocadas?

—Se sabía que el Sheffield no podía derrotar a los Exocets, porque el destructor británico no estaba dotado de la capacidad necesaria para contrarrestar misiles.

Otras naves británicas lo están. Y la Marina de los EE.UU. ha resuelto perfeccionar sus sistemas de defensa antimisilística en todos los órdenes.

Además, la fuerza de tareas que Gran Bretaña envió al Atlántico Sur está conformada para operar en el Atlántico Norte, con el apoyo de unidades aéreas con base en tierra que advierten en caso de alerta. El Sheffield no tenía ese apoyo.

Si una fuerza opositora concentra todos sus esfuerzos en el hundimiento de ciertos barcos de guerra y cuenta con las armas suficientes, sin duda los hundirá. Nada es totalmente invulnerable. Eso siempre ha sido cierto en la guerra naval.

—¿Cree Ud. que ese incidente tendrá algún efecto sobre la estrategia naval norteamericana o en los planes de los EE.UU. para incrementar la flota de superficie?

—La lección más significativa es la importancia fundamental de tener sistemas antimisiles en todos los buques. La gente ha estado hablando durante mucho tiempo de que la Marina de los EE.UU. ha acentuado sus esfuerzos en "la ofensiva".

El peligro consiste en que al otorgar una prioridad irrazonable a los sistemas ofensivos, existe el riesgo de ignorar la propia autodefensa. El énfasis en la ofensiva es muy notorio en la retórica de la Marina norteamericana.

—Específicamente, ¿es una buena idea continuar construyendo enormes portaaviones como el Nimitz, ante esa nueva amenaza?

—Es una máxima simplificación decir que esos portaaviones son altamente vulnerables. En muchos aspectos, un gran portaaviones es infinitamente menos vulnerable que uno pequeño. De modo que la cuestión es la siguiente: ¿es mejor tener las fuerzas distribuidas en naves más pequeñas aunque tengan menor capacidad operativa?

La cuestión es difícil; no es ni lo uno ni lo otro. Uno debe hacer un balance militar.

—¿Cuál es la probabilidad de que la Marina de los EE.UU. pueda contrarrestar esas amenazas en lo futuro?

—Esencialmente, la guerra es una lucha entre arsenales ofensivos y defensivos. Y, a medida que uno de ellos gana terreno, el otro también lo hace. Es concebible entonces que eventualmente una potencia pueda desarrollar una especie de arma de precipitación —un arma de alto grado de energía que pulverice todas las cosas que se aproximen o que encuentre en su camino. En realidad, los sistemas de armas de corto alcance que se están desarrollando y los sistemas de defensa aérea Aegis, de largo alcance, proveerán la capacidad necesaria para contrarrestar amenazas sumamente complejas.

—¿Qué técnica existe para contrarrestar un misil teledirigido?

—Un misil puede ser derribado o esquivado. En ese sentido puede ser contrarrestado más fácilmente que una bomba, un torpedo o un obús, frente a los cuales la única defensa es un dispositivo blindado, una maniobra que permita evitar el impacto o simplemente el hecho de disparar primero.

Ahora bien, uno tiene una doble opción: destruir la plataforma de lanzamiento —buque, submarino o portaaviones— o el misil propiamente dicho. Y ésa es una ventaja desde el punto de vista de la defensa. Pero para lograr eso uno tiene que contar con el sistema apropiado.

—¿En qué medida han desarrollado los soviéticos esa clase de armamento?

—La URSS incorporó los primeros misiles a mediados de la década del 50. Sus primeros sistemas no eran muy buenos, pero los soviéticos creen fervientemente en que no deben esperar demasiado para desplazarse hacia el terreno naval. La segunda tanda de misiles fabricados por ellos no fueron nada despreciables. La tercera generación de esos proyectiles es, realmente, bastante desagradable y debería causar gran preocupación.

—¿En qué medida afectan las armas nucleares la supervivencia de una flota de superficie?

—Nada va a resistir un impacto nuclear.

Las armas nucleares siempre han constituido una amenaza, y desde 1972 los soviéticos han proclamado que tienen la capacidad necesaria para alcanzar barcos de superficie con armas nucleares con base en tierra. Es bastante problemático saber si nuestros portaaviones podrán salir indemnes de una guerra nuclear.

Pero el hecho de que no se pueda defender todo en todas las circunstancias no significa que uno no hace lo que puede mientras pueda. En otras palabras, la estructura de combate de un portaaviones es realmente un instrumento formidable del poder naval. Tiene una máxima capacidad y, paralelamente, una notable flexibilidad.

—A su juicio, ¿serían útiles los portaaviones norteamericanos en una situación militar similar a la de las Malvinas?

—Según es de público conocimiento, los británicos han utilizado toda la capacidad aérea que enviaron a esa zona y tienen serios problemas para consolidar su posición.

Los argentinos que viven en el exterior pueden recibir información argentina todas las semanas.
La Nación/Edición Internacional.

Una selección de las principales noticias del país con el particular estilo de La Nación. Informaciones, comentarios, notas y los principales editoriales de la semana.
Desde Buenos Aires, todos los lunes, La Nación Edición Internacional comunica a los argentinos de todo el mundo.

Se recibe sólo por suscripción.

Usted puede ordenarla en Bouchard 557 o en cualquiera de las agencias y sucursales de La Nación, o solicitarla por correo a La Nación, C.C. 773 - (1000) Buenos Aires.

LA NACION
Edición Internacional

R. De Luca S.A.

mo que en el área metropolitana se distribuye ahora la guía telefónica para los usuarios de aparatos cuyas características sean 71, 72, 771, 772, 773 y 774, del barrio de Palermo.

Todo reclamo relacionado con su entrega debe efectuarse en Espinosa 60, de esta Capital, o por los teléfonos 431-5435 y 431-6390.

se en manos privadas, con capitales mayoritariamente nacionales, con nivel tecnológico adecuado y que promueve a su vez la industria forestal.

Crecimiento

"Las negativas experiencias vividas no le dejan dudas al país", agregó el doctor Alfonsín: "debemos crear las básicas condiciones de de-

CRUZ ROJA ARGENTINA

Subasta públicamente la PINACOTECA MALVINAS ARGENTINAS

La recaudación se destina al

FONDO NACIONAL DE EMERGENCIA

Viernes 28 - desde 20.30 hs.

Sábado 29 - desde 18.30 hs.

Domingo 30 - desde 18.30 hs.

LA CASA DE ANTONIO BERNI

Cangallo 332 - CAPITAL

La UIA acepta una baja de aranceles

La Unión Industrial Argentina (UIA) aceptó con algunas condiciones la propuesta de la Secretaría de Industria de reducir los aranceles en el seno de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), a razón de un 20 por ciento en el caso de las naciones más desarrolladas, 15 por ciento para las de desarrollo intermedio y 10 por ciento para el resto.

Bajas equivalentes

Según fuentes consultadas por LA NACION, la UIA ha solicitado que sea tenida en cuenta la resolución 5 del Consejo de Cancilleres de la ALADI, que propugna una relación lógica entre los niveles arancelarios de la región. Recuérdase en tal sentido que la protección es muy dispar entre los países miembros y alcanza en la Argentina alrededor de un 40 por ciento que resulta ser una de las más bajas.

La UIA también solicita que se regule paralelamente sobre los regímenes paraarancelarios (licencias, créditos subsidiados) para que la decisión sea efectiva y, por otra parte, que se considere especialmente el caso de productos locales de mayor sensibilidad, que podrían resultar afectados.

"Por el Este"

LONDRES y BUENOS AIRES (AFP, ANSA, AP, EFE y UPI). — Fuentes militares británicas opinaron ayer que el ataque realizado el 25 de mayo por la Fuerza Aérea Argentina, que le hundió al destructor **"Coventry"** y al portacontenedores **"Atlantic Conveyor"**, fue **planeado cuidadosamente y llevado a cabo muy bien".**

Las mismas fuentes admitieron que en el caso de este último navío, los argentinos usaron el temible misil francés **Exocet**, similar al que hundió al **"Sheffield"**, gemelo del **"Coventry".**

Siempre de acuerdo con los analistas británicos citados por las agencias de noticias extranjeras, los pilotos argentinos **se reabastecieron de combustible en vuelo** para extender su radio de acción y **llegar a sus objetivos desde el Este, con un ataque inesperado por la retaguardia** de la flota británica.

Los ataques argentinos provienen generalmente del Oeste, en el camino más corto desde el continente.

Aunque el "Coventry", artillado con misiles Sea Dart, realizaba patrullaje de radar en compañía de otro destructor, **no localizó a tiempo a los aviones argentinos.**

Las fuentes de defensa británicas juzgaron que el exitoso ataque argentino fue planeado **"para que coincidiera con su fiesta patria, el 25 de mayo".**

Esos resultados son los más negativos de todos para Gran Bretaña desde que comenzó la campaña para recuperar las islas Malvinas. El hecho de que los aviones argentinos atacasen a la escuadra británica sin ser localizados antes, revela —según la convicción británica — **que los pilotos tenían datos exactos del despliegue naval adversario en el canal de San Carlos.**

Los aviones irrumpieron en la zona de operaciones en **vuelo rasante** (a unos 15 metros sobre las olas), sorprendieron a los buques británicos **sin tiempo para dar la señal de alarma** y lograron alcanzar unidades esenciales de la flota expedicionaria.

Gracias a ese conocimiento, los aviones argentinos burlaron con éxito las defensas electrónicas de las fuerzas británicas, utilizando **los puntos "ciegos" del radar de protección.**

El periodista **Michael Nicholson**, de la cadena comercial de la televisión inglesa, que viaja con la flota de ese país, admitió en un mensaje que hubo **"momentos de pánico"** en las unidades británicas al empezar el ataque argentino.

Dijo Nicholson: **"El mando militar británico no valoró debidamente la determinación y la voluntad de los pilotos argentinos, dispuestos a sufrir bajas para alcanzar a la escuadra de Gran Bretaña".**

Por otra parte, fuentes militares argentinas al confirmar el hundimiento del **"Atlantic Conveyor"**, destacaron la importancia táctica que dicho buque significaba para la flota británica, ya que fue hundido **con 10 a 12 aviones Harrier que llevaba a bordo.** Pero fundamentalmente —señalaron —, **porque ese navío llevaba todos los repuestos para los aviones que operan en el área.**

Asimismo, el **"Atlantic Conveyor" estaba habilitado para el despegue y aterrizaje de aviones Harrier,** cosa que lo transformaba en un **portahelicópteros,** como son los navíos **"Hermes"** e **"Invincible".**

El vocero militar argentino significó que "como comparación **resulta más importante el "Atlantic Conveyor"** que los dos anteriores, **porque su desaparición priva a los restantes aviones del mantenimiento necesario.**

Este es el primer navío civil británico hundido en los combates en las Malvinas y se trataba de **uno de los dos portacontenedores de la compañía Cunard requisados en abril por el gobierno británico.** Con un calado de 14.945 toneladas y 18.146 con carga plena, **fue construido en 1970.**

Su tripulación normal es de 34 hombres, **pero también había militares a bordo, cuya cantidad no fue revelada.**

CLARÍN 27 de MAYO de 1982. JUEVES.

CLARIN ★ Buenos Aires, jueves 27 de mayo de 1982

argentino en

junto comunica que en la fecha, 26 de mayo de 1982, ha sido localizado en la **bahía Ruiz Puente** del estrecho de San Carlos —islas Malvinas— el buque hospital inglés **"Uganda".**

"Su presencia en proximidades de la zona de operaciones interfiere la actuación de las fuerzas argentinas, además de significar un grave riesgo para la vida de los enfermos alojados a bordo, ya que resulta prácticamente imposible el asegurar que no será víctima involuntaria en algún posible ataque.

"A través de la Cancillería argentina se ha hecho saber de esta circunstancia al gobierno del Reino Unido requiriéndole que ponga fin a esta situación."

Por su parte, el número 95 señala:

"El Estado Mayor Conjunto comunica, con referencia a las operaciones que el Ejército Argentino desarrolla en las islas Malvinas, las siguientes novedades:

"Efectivos de Infantería propios mantienen el contacto con las tropas agresoras, conservando su poder de combate intacto.

"El enemigo ha recibido fuego de la infantería propia que le ha producido bajas según el siguiente detalle:

"Dos helicópteros Sea-King derribados, de los que se informa hubo un solo sobreviviente.

"Dos helicópteros seriamente dañados.

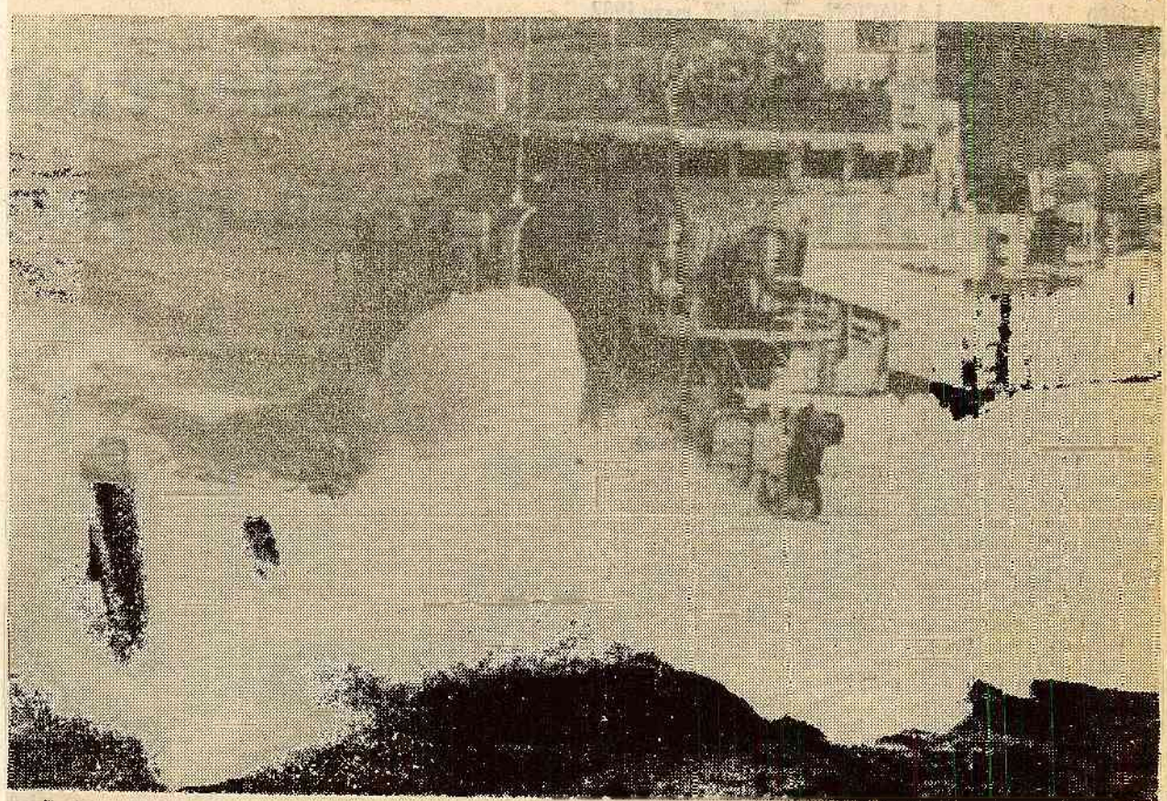
"Bajas de personal de royal marines no determinadas.

"Elementos de caballería blindada realizan tareas de exploración y seguridad, con la finalidad de negar espacio y libertad de acción a las fuerzas agresoras, encerradas en un bolsón de 150 kilómetros cuadrados aproximadamente.

"Tropas de elevado nivel de entrenamiento ejecutan actividades de hostigamiento en las profundidades del dispositivo enemigo, cuya evaluación y resultados serán comunicados oportunamente".

nómico en militares

on la eliminación de cuatro
ro requisado, en ataques de
o de la expedición británica
nos 1.250 millones de dóla-
istas y fuentes navales.



En las tempestuosas aguas del Atlántico Sur navega una fragata de la Armada Real británica similar a la Ardent o la Antelope, ambas hundidas por la Fuerza Aérea Argentina, o la Argonaut, la Glasgow o tal vez la Brilliant, puestas fuera de combate, o bien las averiadas Plymouth, Broadsword u otras dos del "tipo 12" cuyos nombres no han sido confirmados

Explicó que como consecuencia del hundimiento del "Sheffield" **hubo 22 muertos**, pero que aún no tenía el número exacto de bajas que se produjeron durante el ataque a la fragata "Ardent". En cuanto a la "Antelope" —hundida el lunes pasado— Nott dijo que se habían registrado dos bajas.

Más adelante aclaró que 280 efectivos que viajaban en el destructor y otros 170 que lo hacían en el mercante habían sido rescatados sanos y salvos de las aguas del archipiélago malvinense y embarcados en otras naves.

De acuerdo con la información de la agencia Associated Press, el ministro de Defensa dijo que el transportador "Atlantic Conveyor" fue hundido cuando navegaba hacia el Sur con equipos y suministros para la cabecera de playa en San Carlos.

♦ **Buques**

En cambio, según la agencia Reuter-Latin, Nott señaló que ninguno de los Harrier se había hundido con el buque. La misma agencia informó que fuentes militares dijeron que los Harrier fueron trasladados del buque contenedor antes de que fuera atacado. También expresaron que los Super Etendard que incursionaron contra el mercante, aparentemente buscaban hacer blanco en el portaaviones "Hermes" que estaba lo suficientemente cerca como para presenciar el ataque. Nott calificó la pérdida de trágica, pero insistió en que la fuerza de tareas tiene ahora más barcos escolta que hace una semana: "diez destructores y fragatas se han sumado a ella en los dos últimos días", dijo. Luego añadió que "la flota cuenta ahora con más de cien buques y 26.000 hombres".

"En términos generales, el objetivo militar de recuperar las islas se desarrolla exactamente de acuerdo con los planes. Y nuestras fuerzas en tierra están dispuestas para iniciar su avance sobre Port Stanley (Puerto Argentino). Además, el «Queen Elizabeth II» se está acercando a las islas con otra brigada de tropas de asalto y de gurjas (mercenarios nepaleses). Detrás de ellos hay 3.000 hombres de la V Brigada, pero los refuerzos y suministros de la guarnición argentina fueron cortados."

La primera ministra Margaret Thatcher se sentó junto a Nott cuando éste describió las acciones de la fuerza de intervención. Horas antes, durante una reunión política declaró que a pesar de las pérdidas, "no se ha debilitado ni nuestra firmeza ni nuestra confianza. Ahora estamos en el territorio de las islas. Nuestro propósito es recuperarlas y seguiremos adelante hasta conseguirlo".

♦ **Informe**

En el Parlamento se escuchó el informe de Nott en silencio aunque el izquierdista Andrew Faulds, del Partido Laborista fue suspendido luego de expresar a gritos su oposición a la "lunática operación" iniciada por el gobierno.

CLARIN, JUEVES 27 de MAYO, 1982

por la derrota naval

Resultaron hundidos la fragata Coventry y el buque Atlantic Conveyor con 12 Harrier en sus bodegas

La Argentina continuó ayer con sus ataques destinados a debilitar la cabeza de playa establecida por el enemigo en el extremo nordeste del estrecho de San Carlos y, además informó sobre las demoledoras acciones contra la flota expedicionaria que, desde el comienzo de la guerra del Atlántico Sur, perdió seis navíos —entre ellos dos modernos destructores— y 33 aviones y helicópteros.

Otras 16 naves de la fuerza de tareas británica sufrieron averías de distinta consideración, informó el Estado Mayor Conjunto.

Aviones Súper Etendard, equipados con los poderosos misiles "Exocet", hundieron al transporte **Atlantic Conveyor** a unas 110 millas al nordeste del grueso de la flota británica, uno de los destructores que lo escoltaba —el **Coventry**— se fue a pique tras haber sido alcanzado por las bombas arrojadas desde cazabombarderos Skyhawk.

El **Atlantic Conveyor** pertenecía a la compañía Cunard Line y fue requisado y reacondicionado por el gobierno británico para transportar tropas y un número no precisado de aviones Harrier desarmados.

Es el primer buque transporte de gran porte hundido por la Argentina.

El navío se dirigía hacia el estrecho San Carlos —que separa a la isla Soledad de la Gran Malvina— escoltado por el **Coventry**, gemelo del hundido **Sheffield**, y por dos fragatas.

Fuentes militares dijeron que las naves pretendían reforzar con tropas y 12 aviones Harrier a los efectivos instalados en la cabecera de playa de la bahía de San Carlos.

Una escuadrilla de Skyhawk atacó en dos oleadas al destructor y a las fragatas escoltas descargando bombas convencionales, mientras los Súper Etendard —protegidos por Mirage— dispararon sus misiles Exocet contra el transporte.

El **Atlantic Conveyor** fue alcanzado por dos de esos misiles franceses, que ya habían demostrado su alto poder destructivo el 4 de este mes cuando hundieron al **Sheffield**.

Al hacer impacto el Exocet libera un chorro de gas caliente que perfora blindajes de hasta cinco veces superior al diámetro del misil, haciendo detonar su carga explosiva.

El destructor **Coventry** fue alcanzado de lleno por bombas de 500 kilos arrojadas desde los Skyhawk, y tras las sucesivas explosiones quedó envuelto en llamas convirtiéndose en una "masa de hierros retorcidos al rojo vivo", dijo una de las fuentes militares consultadas.

No pudo confirmarse si en los ataques aéreos de anteayer fue hundido también un petrolero mediano.

Según informes extraoficiales recogidos en una base aérea patagónica, un piloto dijo que divisó en la boca Norte del estrecho de San Carlos una gran columna de espeso humo negro, como la que se produce al quemar petróleo.

Ese informe, sumado a otros similares proporcionados por efectivos terrestres, llevó a presumir que se trataría de un buque petrolero que intentó abastecer a los británicos desembarcados en la bahía de San Carlos.

PERDIDAS NAVALES

Analistas militares reiteraron ayer que Gran Bretaña "está pagando un alto precio" en su intento de consolidar la cabecera de playa y, al respecto, se refirieron al comunicado del Estado Mayor Conjunto que dio cuenta de las pérdidas británicas desde que empezó la guerra.

Según ese parte oficial, 22 naves británicas y 33 aeronaves resultaron afectadas.

De esos navíos, seis se fueron a pique: dos destructores (**Sheffield** y **Coventry**), 3 fragatas (**Ardent** y **Antelope** y la restante no identificada) y un transporte de aviones y tropas (**Atlantic Conveyor**).

El comunicado del Estado Mayor Conjunto dio cuenta también que, desde el 1 al 26 de mayo, fueron derribados 21 aviones "Sea Harrier" y 12 helicópteros.

Son dos mil las bajas del invasor

Paralelamente al comunicado del Estado Mayor Conjunto número 93, en el que se detallan las pérdidas materiales de la flota británica, una fuente militar dio a conocer una nómina similar, pero agregando detalles de importancia, como las fechas exactas de la acción y las intervenciones —por primera vez publicadas con certeza— de nuestros submarinos.

La información también da por sentado que las bajas entre los integrantes de la avanzada colonialista ascenderían a 2.000 aproximadamente.

Desde el comienzo de las hostilidades entre Argentina y Gran Bretaña las fuerzas inglesas sufrieron las siguientes pérdidas:

Naves hundidas por aviones argentinos: HMS **Sheffield** (4-5), HMS **Ardent** (21-5), HMS **Antelope** (21-5), **Coventry** (25-5), **Atlantic Convoyer** (25-5) y un FF tipo 42 (25-5). Todas bajo la acción aérea.

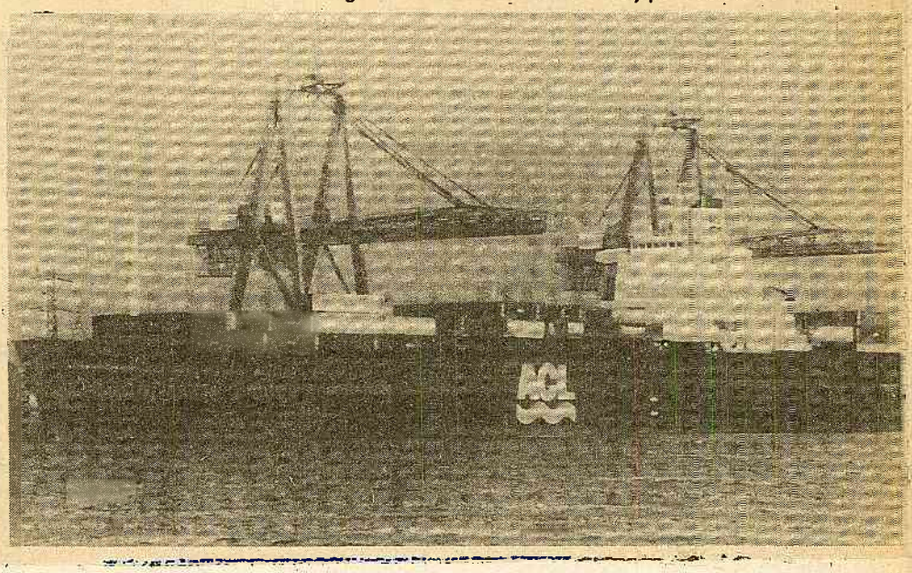
Naves fuera de combate: DD clase County, probablemente el HMS **Antrim** (1-5), HMS **Hermes** (4-5), FF clase 22, probable HMS **Brilliant** (12-5), FF tipo Leander, HMS **Argonaut** (21-5), FF, tipo no determinado (25-5). Todas bajo la acción aérea.

Naves averiadas: FF tipo 22, probable HMS **Broadsword** (12-5), FF tipo 21, HMS **Plymouth** (12-5), FF tipo 12 (2) (12-5), **Invincible**, portaaviones, (21-5), FF tipo 12 (21-5), DD tipo 42 (22-5), **Canberra** (transporte de tropas), dos buques de desembarco logístico tipo **Sir Bedivere** (25-5). Todos por la acción aérea, menos la **Broadsword** y el **Invincible**, atacados por nuestros submarinos.

Unidades aéreas abatidas: 21 Sea Harrier y 18 helicópteros.

Personal abatido por el Ejército y la Infantería de Marina argentinos: 2.000, entre marines y paracaidistas.

DIARIO POPULAR
JUEVES 27 de
JUNIO, 1982.



El buque Atlantic Conveyor, hundido por nuestra Fuerza Aérea en la batalla del martes en San Carlos. La nave llevaba más de 1.000 personas a bordo y unos 20 aviones Harrier en su bodega.

res.

"Si tomamos como referencia que entre 18 y 20 buques ya no pueden operar por haber sido hundidos o averiados y que cada uno cuesta de promedio unos 350 millones de dólares, allí tenemos aproximadamente 7.000 millones de dólares en pérdidas, sin contar los aviones derribados que llegan a unos 15 ó 20 Harrier", dijo el ministro.

Señaló Frugóli que esas cantidades "son perfectamente razonables, habida cuenta de que cuando la flota invasora llegó al Atlántico Sur, traía una dotación de entre 16 y 20 Harrier, que debieron ser repuestos".

Consultado sobre la cabeza de playa lograda por los ingleses en la región de San Carlos, Frúgoli afirmó que "se trata de un sector pequeño, encerrado por acantilados que hacen las veces de límite natural".

¿Una ofensiva?

LONDRES (AP).- Las fuerzas británicas en el Atlántico Sur están listas para lanzar su ofensiva sobre Port Stanley (Puerto Argentino), la capital de las islas Falkland (Malvinas), dijo ayer el secretario de Defensa, John Nott.

La primera ministra, Margaret Thatcher, declaró que "a pesar de las lamentables pérdidas sufridas en los últimos días, no se han debilitado ni nuestra resolución ni nuestra confianza" en la batalla por el archipiélago.

Añadió que las fuerzas británicas que desembarcaron la semana pasada en una cabeza de playa del archipiélago "están listas para iniciar su ofensiva contra Port Stanley (Puerto Argentino)".

"En términos generales, el objetivo militar de recuperar las islas Malvinas se ha desarrollado exactamente de acuerdo con lo planificado", expresó. "Nuestras fuerzas en tierra están dispuestas para iniciar su avance sobre Puerto Stanley", agregó.

El Parlamento escuchó el informe de Nott en silencio, aunque el izquierdista Andrew Faulds, del Partido Laborista, fue suspendido tras expresar a gritos su oposición a la "lunática operación". Anteriormente, el dirigente laborista Michael Foot logró el apoyo de su consejo ejecutivo para continuar con el respaldo al gobierno. (Más información páginas 8 y 9).

Capturamos a un piloto

Un piloto británico, cuyo aparato fue derribado sobre las islas Malvinas y capturado ileso, fue trasladado ya a territorio continental argentino, dijo una fuente altamente confiable. El vocero sólo señaló al prisionero como un teniente de 28 años de edad, pero no dio mayores detalles. También indicó que era posible que fuese traído hasta esta capital.

Thatcher de luto

estupor inglés

Tras reconocer "las dolorosas pérdidas", agitó el puño y dijo que aún "estamos fuertes"

PARIS (Saporiti).- Con posterioridad a la deliberación del **gabinete de crisis**, donde a su término se dio a conocer la pesadumbre de sus miembros por las acciones navales del martes, donde la flota británica sufrió graves pérdidas, la primera ministra Margaret Thatcher habló ante un auditorio conformado por activistas femeninas del Partido Conservador británico.

Vestida de negro, la jefa del gobierno dijo que la confianza y determinación se vieron lesionadas por "las dolorosas pérdidas" sufridas por la fuerza de tareas británica que se encuentra operando en el Atlántico Sur por el conflicto en las islas Malvinas.

Afirmó que esa es una de las más destacadas operaciones de los tiempos modernos, donde están empeñadas más de 100 naves británicas y 27.000 marineros, soldados y aviadores, en una región "distante más de 14.000 kilómetros de nuestro país".

Tras enumerar las pérdidas del destructor misilístico **Coventry** y del portacontenedor **Atlantic**, destruidos por las fuerzas fgentinas, insistió con gesto duro que las fuerzas británicas aún están en condiciones de recuperar el archipiélago.

La primera ministra debía hablar en la reunión después del ministro de Defensa, John Nott, pero éste suspendió su asistencia para preparar el informe que debe brindar a los miembros de la Cámara de los Comunes respecto a las pérdidas sufridas.

Debido a esta ausencia, la Thatcher anticipó su discurso a las mujeres conservadoras, y anunció su intención de apoyar a Nott durante el informe al Parlamento asistiendo a las deliberaciones.

Durante su alocución, la jefa del gobierno británico no abandonó en ningún momento su expresión adusta, magnificada por el atuendo totalmente negro. En ningún momento hizo mención a la aceptación hecha por su gobierno de la misión pacificadora de Javier Pérez de Cuéllar, que se está por aprobar en las Naciones Unidas. Pero sí mantuvo dureza en cuanto a seguir expresando su intención de recuperar las islas y poner de manifiesto supuestas "pesadas bajas", sufridas por los argentinos.

"PRECIO MUY CARO"

"El precio que estamos pagando en vidas es muy caro para Gran Bretaña", declaró por su parte el líder socialdemócrata británico.

Luego de conocerse el último comunicado del ministerio de Defensa, David Owen añadió que: "El gobierno Thatcher debe modificar su posición y buscar inmediatamente una solución pacífica".

"El cese de las hostilidades —prosiguió el parlamento— no significa la pérdida del honor, sino la detención del derrame inútil de sangre británica'".

ELOGIOS A LOS ARGENTINOS

LONDRES (UPI).- Fuentes de defensa británicas opinaron ayer que el ataque realizado el martes por la fuerza aérea argentina, que hundió al destructor **HMS Coventry** e inutilizó a un barco mercante asignado a la fuerza de operaciones, fue planeado cuidadosamente, y llevado a cabo muy bien.

De acuerdo con los analistas militares británicos, la operación fue realizada por dos aviones [illegible] de fabricación francesa.

En el caso del mercante **Atlantic Conveyor**, los argentinos usaron un temible misil francés Exocet, similar al que hundió al **HMS Sheffield**, gemelo del Coventry, dijeron las fuentes.

"Era una masa rugiente de llamas"

LONDRES (AP).- La tripulación del **Sheffield**, el primer barco de guerra británico hundido por los argentinos, tuvo sólo tres o cuatro segundos de advertencia antes de la explosión del cohete Exocet, que transformó al destructor en una "masa rugiente de llamas", dijo el capitán del navío.

En una entrevista filmada para la British Broadcasting Corp. (BBC), difundida ayer en Londres, el capitán James Salt se refirió a la forma en que sus hombres lucharon en vano durante cinco horas para salvar al **Sheffield**, que fue alcanzado el 4 de mayo por el cohete y se hundió una semana más tarde con un boquete en un costado. Veinte de sus 281 tripulantes perecieron. Señaló que sólo hubo tiempo para gritar "busquen refugio" en los pocos segundos de advertencia previos al desastre.

Salt, de 42 años, fue entrevistado por el corresponsal de la BBC Brian Hanrahan a bordo del **Hermes**, buque insignia de la flota británica en aguas de las Malvinas, horas después de dar la orden de abandonar el barco.

Añadió que se dio cuenta que el **Sheffield** era un caso perdido cuando el fuego se propagó incontrolable por el navío y el humo comenzó a invadirlo.

La pérdida del **Sheffield** fue el primer desastre importante infligido a la armada británica desde que zarpó rumbo al Atlántico Sur, el cinco de abril.

Otros tres barcos de guerra y uno mercante, incluso el barco gemelo del **Sheffield**, el **Coventry**, además del **Atlantic Conveyor**, alcanzados ambos anteanoche, han quedado fuera de acción.

Salt fue entrevistado debajo del puente del **Hermes**, al tiempo que los enfermeros del portaaviones atendían a algunos miembros de su tripulación heridos. Sus ojos se llenaron de lágrimas al describir la pérdida del barco.

El cohete Exocet, guiado por computadoras, disparado desde un avión Súper Etendard a baja altitud, voló a una velocidad dos veces la del sonido, evitó ser detectado por los radares británicos e hizo blanco en el destructor de 4.100 toneladas a unos 1,8 metros por encima de la línea de flotación.

"Fue devastador, hizo blanco en el centro del barco, el centro de todas las operaciones", expresó.

"Inicialmente nuestro mayor problema fue el humo, del tipo en que no es posible respirar, y el hecho de que nuestro sistema para combatir el fuego resultó inutilizado totalmente", dijo Salt.

Señaló que la tripulación, que había estado en el mar desde noviembre, se portó de una forma "increíble" y luchó contra el infierno con "inmensa calma, sentido común y cálculo", al tiempo que amenazaba las municiones del barco y sus cohetes.

El **Sheffield**, destructor del tipo 42 construido a un costo de 23,2 millones de libras (unos 26 millones de dólares) y botado al agua en junio de 1971, estaba armado con cohetes Sea Dart y un helicóptero Lynx Mark 2.

Dos enfermeros trasladan a bordo de un buque hospital a un tripulante herido de la Sheffield.

27 de Mayo de 1982

Se escudan atrás de un buque hospital

Argentina advirtió a Gran Bretaña que corre peligro un buque hospital británico que se halla en la zona de hostilidades del estrecho San Carlos, mientras anunció que se combate en tierra y que dos helicópteros británicos fueron derribados. El Estado Mayor Conjunto dijo que el buque **Uganda** se encuentra en la bahía Ruiz Puente del estrecho San Carlos, y su presencia "interfiere la actuación de las fuerzas argentinas, además de significar un grave riesgo para la vida de los enfermos alojados a bordo". Sostuvo que "resulta prácticamente imposible asegurar que no será víctima involuntaria de algún posible ataque". Argentina ha intensificado sus acciones aéreas en la zona para evitar que buques británicos presten apoyo logístico a los efectivos británicos que desembarcaron el viernes. Asimismo, se informó oficialmente que efectivos de infantería argentinos "mantienen contacto con tropas agresoras" y se aseguró que "conservan su poder de combate intacto... El enemigo ha recibido fuego de la infantería". El gobierno dijo que dos helicópteros británicos Sea King fueron derribados. Informó de un solo sobreviviente y que otros dos aparatos fueron "seriamente dañados". Aseguró también que se han producido "bajas de personal" de los royal marines, pero dijo que no se ha determinado su número. El informe sostiene que los británicos se encuentran "encerrados en un bolsón de 150 kilómetros cuadrados" y son sometidos a un constante "hostigamiento" por tropas de "elevado nivel de entrenamiento".

DIARIO POPULAR

DIARIO DE LA MAÑANA
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL Nro. 137.443

DIRECTOR
ALBERTO S. ALBERTENGO
DIRECCION
INTENDENTE BEGUIRISTAIN Nro. 182
(ex Jaramillo), AVELLANEDA (1870)
TELEFONOS DE REDACCION:
204-6056, 204-7865, 204-6692
PUBLICIDAD
NADYA S.A. Producciones
CORDOBA 859, 1er. P. Tel. 32-8760
CAPITAL FEDERAL

27 de mayo de 1982

RESUMEN DE BAJAS BRITANICAS ESTIMADAS AL 28 MAYO '82

Fecha	Unidad	Tipo	Dotación	Bajas
1 MAY	HMS ANTRIM	COUNTRY	471	47
4 MAY	HMS SHEFFIELD	DD 42	268	67
	HMS HERMES	PAL	2.000(1)	200
12 MAY	HMS BROADSWORD	FF 22	233	7
	HMS PLYMOUTH	FF 12	235	7
21 MAY	HMS ARDENT	FF 21	175	44
	HMS ANTELOPE	FF 21	175	44
	HMS ARGONAUT	Lander	223	23
	— —	FF 21	175	5
	— —	Lander	223	7
23 MAY	HMS GLASGOW	DD 42	268	8
	RFA (M) CANBERRA	Transp.	1.000(2)	30
	HMS SIR GALAHAND	LLS	284(2)	9
	HMS SIR LANCELOT	LLS	284(2)	9
25 MAY	HMS COVENTRY	DD 42	268	67
	HMS BRILLANT	FF 22	223	23
	RFA (M) ATLANTIC	CONVEYOR	120	30
		FF 21	175	18
		DD 42	268	27
		SUBTOTAL FZAS. NAVALES		672

Aclaraciones: (1) Esta cantidad incluye los efectivos de un "Comando Anfibio". (2) Se asume que el 50 % del personal había podido desembarcar antes de que fuera atacado el buque.

FUERZAS DE DESEMBARCO

Fecha	Efectivos desembarcados o en ataque	Efectivos remanentes	Total de bajas
1° MAY	72 (1)	—.—	72
21 MAY	1.500 a 2.000	—.—	123
22 MAY	—.—	1.395 a 1.860	16
23 MAY	2.000 a 2.200	1.391 a 1.842	37
24 MAY	—.—	3.351 a 4.002	—.—
25 MAY	—.—	3.351 a 4.002	74
26 MAY	—.—	3.319 a 3.922	36
27 MAY.	—.—	3.286 a 3.883	36
	600 (2)	—.—	29
		3.253 a 3.844	35
28 MAY	1.200 (2)	—.—	42
		Subtotal fuerza de desemb.	800

Aclaraciones:
(1) Intento de helidesembarco en la zona FITZ ROY y luego en Pto. DARWIN.

(2) Ataque diurno y luego nocturno a Pto. DARWIN y GANSO VERDE.

4. TOTAL GENERAL DE BAJAS:

a. Muertos y desaparecidos	125 + 50 + 95 =	270
b. Heridos	547 + 0 + 345 =	892
c. Capturados	0 + 2 + 58 =	60
		1.222 bajas

FUERZAS AERONAVALES

Fecha	Sea Harrier	Sea King Wessey	Sea Link Wasp Gazzelle	ST M/D	ST CAP.
1 mayo	4	4		15	1
4 mayo	3	2		5	—
5 mayo	2	—		2	—
12 mayo	—	2		3	—
21 mayo	3	2		13	—
22 mayo	1	—		1	—
24 mayo	1	—		1	—
25 mayo	2	—		3	1
26 mayo	10 (1)	12		—	—
27 mayo	1	2		7	—
Sub total fzas. aeronavales.				50	2

Aclaraciones:

(1) Cantidad de aviones y helicópteros que se estima se perdieron con el hundimiento del **"Atlantic Conveyor"**.

3. Fuerzas de desembarco

Destacan con Admiración y Respeto el Coraje de los Pilotos Argentinos

LONDRES (UP) — Despachos de corresponsales ingleses revelaron que las tropas inglesas en las Malvinas, especialmente en la cabeza de playa de San Carlos, están expuestas en forma regular a los ataques aéreos argentinos. Algunos despachos mencionan un número de muertos mayor de lo anunciado por el ministerio de Defensa. "Los aviones argentinos rugen desde todos lados mientras los hombres se entierran en sus trincheras cenagosas, aferrando sus armas y cascos de acero", informó Charles Laurence, del "London Sunday Telegraph". "El aire está lleno de ruidos cuando los jets escupen su fuego mortal y las bombas estallan contra la colina, barco o agua", agregó, refiriéndose a "los ataques aéreos argentinos regulares".

Otro corresponsal, Ian Bruce, del "Glasgow Herald", quien como Laurence, informa directamente desde la cabeza de playa de San Carlos, informó que los ataques argentinos son tan frecuentes que los soldados ingleses los bautizaron como "la serenata de los Skyhawk", que, "generalmente siguen en una hora a la salida del sol". El ministerio de Defensa informó sólo sobre un ataque aéreo argentino en el área de la cabeza de playa, dijo que cuatro infantes de marina y un soldado resultaron muertos. "He visto morir a hombres valientes muchos de ellos argentinos", señaló Bruce en su despacho. "Muchos hombres murieron a mi alrededor en barcos y aviones", escribió Laurence por su parte. Ambos corresponsales ofrecieron, incluso, descripciones gráficas de la vida en trincheras y de los ataques aéreos argentinos. "Los pilotos argentinos han presionado su ataque con notable denuedo y determinación", subrayó Laurence.

taría de una operación tenaza que debería culminar en las próximas 48 horas con la captura de Puerto Argentino. Mientras se prepara esta batalla decisiva contra el grueso de las tropas argentinas comandadas por el general Benjamín Menéndez, designado gobernador argentino de las islas, el velo informativo dispuesto aquí sobre la batalla de las Malvinas dio signos inequívocos de lo sangriento que son los choques armados. Respecto al supuesto avance sobre la capital malvinense, el "Sunday Express" aludió a un "movimiento de pinzas", lanzado sobre Puerto Argentino, "Sunday Telegraph" mencionó el "gancho izquierdo" y el "gancho derecho", mientras que "The Observer" dijo que las tropas inglesas que avanzan desde el norte están integradas por los comandos de marina 20, 42 y 45.

Desde el norte, las fuerzas inglesas deben tratar de neutralizar los puestos argentinos ubicados en los puntos más altos de las colinas de 700 metros de altura que dominan Puerto Argentino. Desde el sur, los paracaidistas deberán enfrentarse a un terreno pantanoso, en el que los vehículos no sirven. En el avance desde el Sur, según el "Sunday Express", las fuerzas invasoras podrán contar con el apoyo de aviones Harrier de la fuerza aérea, que comenzarían a operar desde la pista de Ganso Verde. El "Sunday Times", dijo, en cambio, que los aviones deberán seguir operando desde los portaaviones en vista que el principal objetivo que tienen ahora es proteger a la flota.

El gobierno inglés respondió a las nuevas iniciativas de paz del secretario general de las Naciones Unidas, Pérez de Cuellar. Este último había pedido a Londres los términos precisos sobre los cuales Inglaterra estaría dispuesto a alcanzar un acuerdo con Argentina para el cese inmediato de las hostilidades en el Atlántico Sur. No se dio a conocer el tenor de la respuesta de Margaret Thatcher a Pérez de Cuellar pero se estima que debe coincidir con lo declarado el jueves pasado ante el Parlamento por parte de la primera ministra. La tregua, dijo la premier, debe estar ligada inequívocamente "a un inmediato retiro de Argentina."

Otro Helicóptero Inglés Fue Abatido Durante la Batalla de las Islas

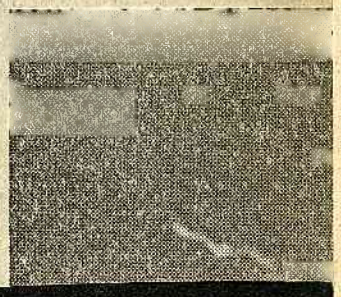
LONDRES (ANSA) — Un portavoz anunció que un helicóptero británico de reconocimiento fue abatido por los argentinos durante la batalla por la posesión de Ganso Verde y Darwin. Dijo también que los prisioneros argentinos serán transferidos a bordo de la nave auxiliar de la marina militar Sir Percivale y de una de las naves mercantes requisadas. "Las dos naves —aclaró— serán llevadas fuera de la zona de operaciones".

Se Enfrentaron Entre sí Paracaidistas de un Regimiento Inglés

LONDRES (UP) — Los corresponsales de guerra que acompañan a las fuerzas de Londres en las Malvinas informaron que no todo sale bien para los ingleses, que elogian el valor de los pilotos argentinos. Patrick Bishop del diario "The Observer" dijo que dos patrullas de un regimiento inglés de paracaidistas se enfrentaron una noche en la oscuridad y que hubo "varias bajas" en el tiroteo que se produjo. Agregó que el bloqueo no ha sido tan efectivo como afirma Londres, dado que los aviones argentinos han estado llegando de noche a Puerto Argentino. Las fuerzas inglesas también están impresionadas por la bravura de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina. "Nunca creí que iba a decir esto", dijo un coronel de infantería de marina, "pero debo sacarme el sombrero ante los argentinos".

DOMINGO, 30 MAYO 82 - RAZON 62

El domingo, miles de ingle
contra la guerra. Reclama

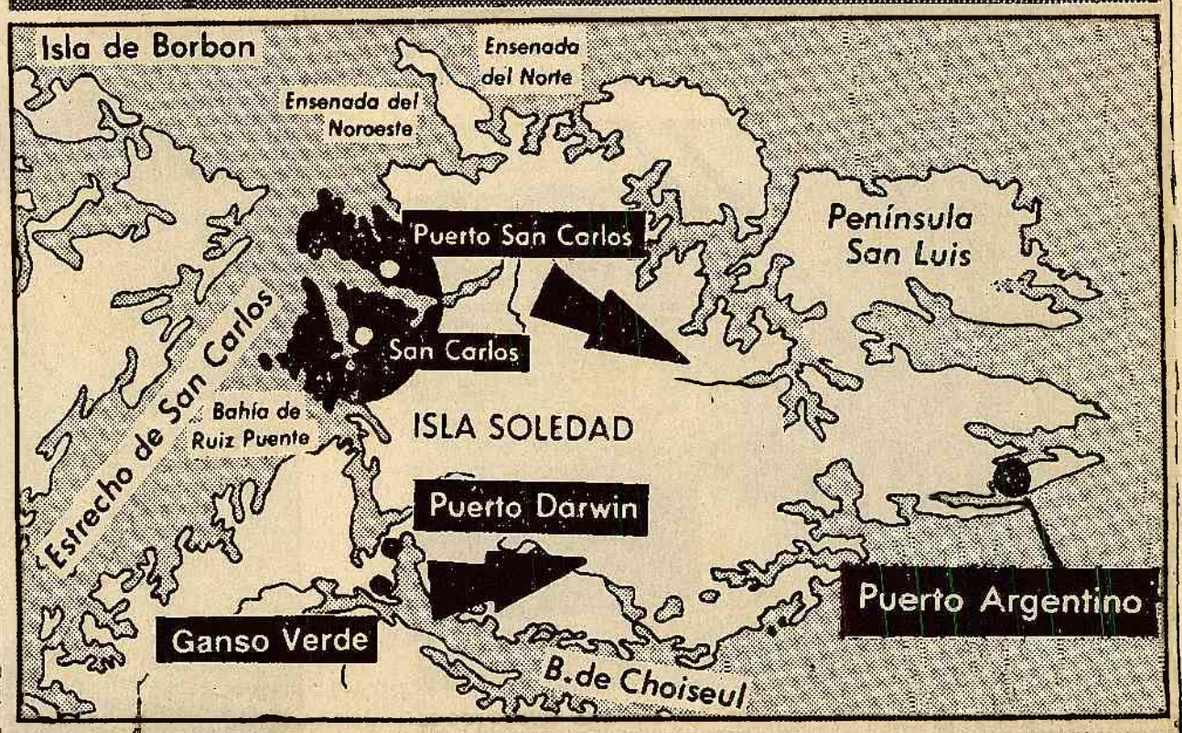


6ª LA RAZON

Director General: Patricio Peralta Ramos
General Hornos 690 (Cód. Postal: 1272)
Tel.: 26-9053/9 - 26-9061/9 - 21-1610/9

BUENOS AIRES, DOMINGO 30 DE MAYO DE 1982

Año 78 / Número: 26.302
Precio del Ejemplar: $ 5.000
Recargo por Vía Aérea: $ 100



Las fuerzas invasoras, según fuentes londinenses, avanzaron sobre Puerto Argentino en un movimiento de pinzas que partió desde el Norte, con marinos, y desde el Oeste, con paracaidistas, debiendo enfrentar gran resistencia

Admiración mundial ante nuestras hazañas aéreas

Durante la semana que finaliza, todos los diarios, revistas y emisoras televisivas de Europa y los Estados Unidos se dedicaron a comentar con asombro y admiración las hazañas logradas por los aviadores argentinos en la guerra contra Gran Bretaña por las Malvinas.

Todos los medios los consideran las "vedettes" de este conflicto armado por su audacia y precisión, lo que ha dejado como saldo que el 50 por ciento de la Royal Navy esté fuera de combate.

Los logros argentinos en las batallas aeronavales, que permitieron hundir por lo menos seis naves de gran porte y averiar seriamente otro tanto con las efectivas incursiones de los **Mirage, Súper Etendart, Dagger, Skyhawk** y **Pucará**, han obligado, incluso, al comentario admirado de marinos británicos.

Michael Nicholson, enviado especial de la cadena privada de televisión **ITN**, reconoció que —durante el ataque que culminó con el hundimiento del destructor **"Antelope"**—, el avión que lanzó la carga fatal rozó con su fuselaje el mástil principal de la nave. — A4B de FAA.

En ese ataque los aviadores argentinos alcanzaron al buque con dos bombas de 500 kilos, que penetraron en la sala de máquinas.

Nicholson aseguró que hasta los marinos britanicos no pueden ocultar su admiración por el valor de esos ases del aire, que —para asegurar la precisión de sus disparos— recién descargan sus proyectiles cuando están a menos de 500 metros del blanco.

Hasta ahora, los especialistas aseguraban que normalmente un avión no podía acercarse a menos de 17 millas de una nave de guerra porque los sistemas de detección los podían transformar en pocos segundos en fácil blanco para sus baterías de misiles.

"Pero nosotros nos dimos el gusto de ir a tomar el té sobre la pasarela de los navíos que atacaban", bromeó uno de los pilotos.

Una prueba de esa audacia fue aportada por los oficiales de la fragata **"Ardent"**, hundida en un ataque masivo de la aviación argentina, consignó **AFP.**

Los responsables de la defensa antiaérea de ese buque admitieron que resultaron totalmente sorprendidos por el ataque y ni siquiera tuvieron tiempo para decretar el alerta roja.

"La sorpresa fue tan grande —explicó uno de los oficiales— que no tuvimos tiempo de defendernos".

El enviado especial de la **BBC**, por su parte, admitió que los pilotos están obligados a volar 600 kms desde sus bases en el continente hasta la posición de la fuerza naval de intervención, a una altura de cinco a 10 metros a ras de las olas para no entrar en el radio de acción de los radares.

"Pero las misiones de los **Mirage** en el Atlántico Sur —explicó un piloto— duran 90 minutos. Pero el tiempo de ataque propiamente dicho se prolonga apenas tres minutos. Si el objetivo del ataque es una nave, el vuelo debe ser rasante, a unos tres metros sobre las olas. Luego llega el momento de la verdad. El piloto debe arreglar su computadora de a bordo, hacer fuego y realizar dos maniobras sumamente complejas: 'saltar' por encima del navío atacado y retomar altitud para preparar el regreso a su base".

Por su parte, los corresponsables de guerra que acompañan a las fuerzas de Londres en las Malvinas informaron ayer que no todo ha salido bien para los británicos, que elogian el valor de los pilotos argentinos.

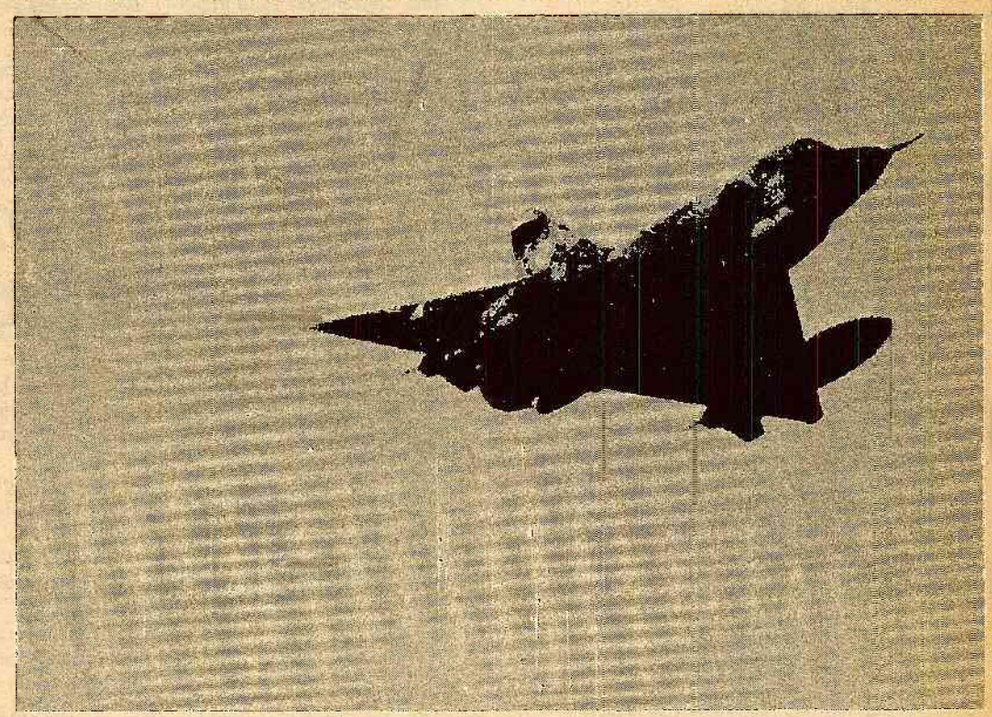
Patrick Bishop, del diario **The Observer,** dijo que dos patrullas del regimiento inglés de paracaidistas se enfrentaron una noche en la oscuridad y que hubo "varias bajas" en el tiroteo que se produjo.

Agregó que el bloqueo no ha sido tan efectivo como afirma Londres a causa de que los aviones argentinos han estado llegando de noche a Puerto Argentino.

Las fuerzas británicas también están impresionados por la bravura de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina.

"Nunca creí que iba a decir esto", dijo un coronel de la Real Infantería de Marina, "pero debo sacarme el sombrero ante los argentinos".

"Han sido increíblemente bravos", agregó ©



Avión Mirage sobrevolando el Atlántico Sur.

CONVICCION DOMINGO 30 de MAYO 82

Versión británica de los últim combates en las islas Malvinas

LONDRES, 30 (UPI). — Gran Bretaña afirmó hoy que 600 de sus paracaidistas derrotaron y capturaron a 1400 soldados argentinos fuertemente atrincherados en una feroz batalla de infantería que terminó con la captura el viernes de Puerto Darwin y Goose Green, en la isla de Soledad.

La captura de ambos lugares y del aeropuerto de césped de Goose Green representó un paso importante en la guerra por las Malvinas, ocupadas por la Argentina el 2 de abril.

El Ministerio de Defensa no proporcionó ninguna información adicional sobre la lucha, pero voceros de Defensa indicaron que las tropas británicas estaban avanzando en una ofensiva de pinzas a lo largo de las costas norte y sur de la isla, en dirección a la capital malvinense, donde se estima que hay atrincherados unos 7000 efectivos argentinos.

Describiendo la batalla por Puerto Darwin y Ganso Verde, un vocero del Estado Mayor británico, el coronel Cristopher Dunphie, dijo en conferencia de prensa.

"Lucharon bien y duramente"

"Aunque los argentinos lucharon bien y duramente", sostuvo Dunphie, sus hombres en posiciones bien preparadas, fueron derrotados por 600 paracaidistas."

Dunphie dijo que en la etapa final del combate los paracaidistas no pudieron flanquear a los argentinos, quienes estaban protegidos por el mar a ambos lados, "de modo que (la lucha) se convirtió en un duro duelo de infantería".

El Ministerio de Defensa sostuvo que murieron 12 paracaidistas, incluido el comandante del batallón, teniente coronel Herbert Jones, y que 12 resultaron heridos.

Heridos

Agregó que se estima que 120 argentinos prisioneros están heridos.

El Ministerio dijo que probablemente cuatro de seis aviones Pucará argentinos fueron derribados en la lucha por Ganso Verde. Añadió que también fue abatido un helicóptero británico. Un cazabombardero argentino Skyhawk fue destruido ayer.

Los prisioneros fueron llevados temporalmente a la cabeza de playa británica, en la bahía de San Carlos, de donde serán evacuados rápidamente, señaló el Ministerio.

Dunphie dijo que el mayor Christopher Keeble, quien tomó el mando de las tropas británicas en Darwin - Ganso Verde después de la muerte de Jones, negoció la rendición argentina con la ayuda de las radios de onda corta de los administradores de las estancias ovejeras del lugar.

Rendición digna

"Habiendo acordado liberar a 150 isleños que mantenían prisioneros, los argentinos se rindieron a las 10.50 de la mañana del viernes", dijo Dunphie. "Fue una ceremonia oficial de rendición digna."

Robert Fox, periodista de la BBC que presenció la rendición, dijo en un despacho que el comandante argentino, vicecomodoro aeronáutico Wilson Doser Pedroza, "hizo desfilar a sus hombres. Luego de cantar el Himno Nacional arrojaron sus armas y cascos al suelo".

Ataques aéreos

LONDRES, 30 (UPI). — Despachos de corresponsales británicos, recibidos algo tardiamente, revelaron hoy que las tropas británicas en las Malvinas, especialmente en la cabeza de playa de San Carlos, han estado expuestas en forma regular a los ataques aéreos argentinos.

Algunos de los despachos mencionan un número de muertos mayor de lo que ha anunciado el Ministerio de Defensa.

"Los aviones argentinos rugen desde todos lados mientras los hombres se entierran en sus trincheras cenagosas, aferrando sus armas y cascos de acero", informó Charles Laurence, del London Sunday Telegraph.

Estallido de bombas

"El aire está lleno de ruidos cuando los jets escupen su fuego mortal y las bombas estallan contra la colina, barco o agua", agregó.

En su despacho del viernes Laurence se refirió a "ataques aéreos argentinos regulares".

Otro corresponsal, Ian Bruce, del Glasgow Herald, quien como Laurence, informa directamente desde la cabeza de playa de San Carlos, dijo en otro despacho que los ataques argentinos son tan frecuentes que los soldados británicos los han bautizado como "la serenata de los Skyhawks".

LONDRES, 30 (AP). —Paracaidistas e infantes británicos capturaron Douglas y Teal Inlet en su avance hacia Puerto Argentino y están a 35 kilómetros de la capital de las islas, informó hoy el Ministerio de Defensa.

Aproximadamente 2500 soldados británicos avanzan a lo largo de la costa norte hacia Puerto Argentino, donde unos 7000 soldados argentinos están atrincherados, en tanto los 600 paracaidistas que avanzan desde el oeste capturaron Ganso Verde y Darwin el viernes luego de sangrientos combates.

Una declaración del Ministerio anunció la captura de Douglas, a 43 kilómetros de la capital, y de Teal Inlet, 8 kilómetros más cerca:

"No tenemos versiones de combates en estas operaciones y no se informó de pérdidas militares o civiles", dijo el Ministerio.

La batalla decisiva

Se estima que Puerto Argentino, donde, según los informes, los argentinos están concentrando sus refuerzos, será la batalla decisiva por el control de las islas ocupadas por la Argentina el 2 de abril.

Los británicos salieron de su cabeza de playa establecida el 21 de mayo en San Carlos para tomar Ganso Verde y Puerto Darwin, avanzando en un movimiento de pinzas hacia Puerto Argentino.

En la batalla del viernes por Ganso Verde, 600 paracaidistas, respaldados por 120 comandos de infantería, capturaron unos 1400 soldados argentinos.

Pista de aterrizaje

Los argentinos ocupan una elevación al oeste de Puerto Argentino y su vital pista de aterrizaje.

Los analistas militares británicos opinan que éste es el principal objetivo táctico del movimiento de pinzas británico.

El Sunday Times dijo hoy que tres mil tropas de refuerzo de la Quinta Brigada de Infantería, incluso 650 gurkhas nepaleses, llegarán pronto a las Malvinas, con lo que el número de británicos en el archipiélago ascenderá a 6000.

Con respecto a la batalla de Ganso Verde, el Ministerio dijo que 12 soldados murieron y 31 resultaron heridos cuando el segundo batallón del regimiento de paracaidistas ocupó las posiciones argentinas.

cárguelo a
RABBIONE
en su nueva dirección...
Traful 3730 · Capital
tel. 91·1041
91·1776
91·4895
Cargando R

Serios daños a una

La flota británica que trata de tomar las islas Malvinas sufrió ayer uno de los peores desastres en una sola jornada, cuando la aviación argentina atacó un convoy que intentaba desembarcar soldados a unos 30 kilómetros de Puerto Argentino. Fue hundida la fragata "Plymouth", quedaron encallados y fueron abandonados por sus hombres dos buques de desembarco y un tercero quedó fuera de combate. También fueron atacados con bombas y metralla los combatientes que llegaron a la costa.

La fuerza naval británica fue atacada por la Fuerza Aérea Argentina cuando desembarcaba hombres y equipos en Bahía Agradable, 25 kilómetros al sur de Puerto Argentino.

Una fragata británica fue hundida, dos buques de desembarco resultaron seriamente averiados, quedando como consecuencia encallados en la costa y sus tripulantes los abandonaron, y un tercer buque del mismo tipo quedó fuera de combate, al ser atacados violentamente por la aviación argentina cuando intentaban un desembarco a poco menos de 30 kilómetros al sudoeste de Puerto Argentino, en uno de los mayores desastres que sufrió, en una sola jornada, la flota expedicionaria británica que trata de tomar las islas Malvinas.

La información oficial indica que la fragata recibió impactos directos y se hundió rápidamente por lo que se supone es elevado el número de bajas, a las que hay que agregar las sufridas por los otros navíos, los dos encallados y el que quedó fuera de combate, envuelto en llamas.

Los aviones también atacaron con bombas y ametrallaron a los atacantes en la playa, produciendo también en ese sitio un alto número de bajas entre los británicos, que dejaron abandonado valioso y moderno equipo de combate.

Por otra parte, la aviación atacó con los mismos aviones a las tropas británicas que rodean a Puerto Argentino desde hace varios días, sin desencadenar el reiteradamente anunciado "ataque final", causándole también bajas y daños.

Se supone que el desembarco, en el que quizá pretendieron dejar en la playa de Bahía Agradable, unos 600 combatientes, teniendo en cuenta la capacidad de transporte de los navíos que intervinieron en la acción, iba a ser el comienzo de la arremetida, frustrada en virtud de la contundente acción aérea.

En Londres, el Ministerio de Defensa admitió rápidamente el ataque argentino, rompiendo un silencio de varias horas, poco después que el presidente de Estados Unidos, Ronald Reagan, visitara el Parlamento.

Como ha ocurrido en los anteriores casos en que seis buques británicos fueron dejados fuera de combate y hundidos, el Ministerio de Defensa solo admitió en los primeros informes que una fragata y dos buques de desembarco habían quedado averiados, aunque, por la forma de anunciarlo, no dejó dudas de que se trataba de un asunto serio.

Identificó a la fragata como "Plymouth", de 2.800 toneladas, de 112 metros de eslora y una tripulación de 235 hombres, mientras que de los otros dos buques sólo reconoció que se trata del "Sir Galahad" y del "Sir Tristram", pero no dio el nombre del cuarto navío.

El vocero británico ase-

MIERCOLES 9 de JUNIO, 1982

DURA BATALLA AERONAVAL

Dificultades para el avance terrestre

El desembarco británico en Bluff Cove que se saldó con la pérdida de tres buques —una fragata y dos naves de desembarco inglesas— mientras otra se alejó averiada y humeando, pone de manifiesto, según fuentes militares, **las dificultades que el invasor tiene para desplazarse por el interior de la isla Soledad.**

En efecto, los ochenta kilómetros que separan la zona de Puerto Darwin de Puerto Argentino pueden cubrirse solamente por un sendero en esta época del año. **Los puentes han sido volados** y el terreno es impracticable para casi todo tipo de vehículos.

Los británicos habían intentado desembarcar unos mil efectivos en la playa de Bluff Cove, 25 kilómetros al sur de Puerto Argentino y los aviadores vieron cómo estallaba allí una bomba de quinientos kilos, en medio de las tropas y el material que habían transportado.

Posteriormente, un nuevo ataque de la aviación con cohetes, bombas y cañones pusieron en fuga a los británicos, que dejaron abandonado **abundante material de guerra,** entre otras cosas, **fusiles equipados con visores infrarrojos, para operación nocturna y miras especiales.**

Por otra parte, en horas de la mañana, la Fuerza Aérea **averió seriamente a otra fragata británica que se encontraba en la zona de San Carlos y que era utilizada como puesto de radar por los invasores.**

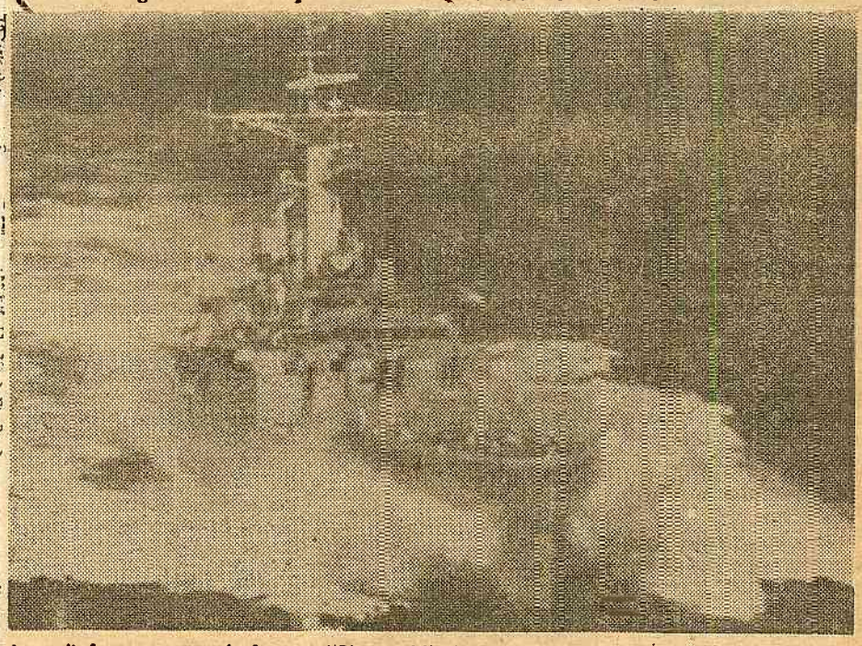
Los acontecimientos del día de ayer subrayan una vez más otras de las dificultades que experimentan los británicos: **la falta de una cobertura aérea adecuada,** en medio de una batalla que se libra prácticamente entre una flota de invasión contra una Fuerza Aérea y efectivos terrestres.

Desde que los aviones de nuestro país averiaron seriamente al portaaviones **"Invincible"**, el domingo 30 de mayo, la acción de los Harrier británicos disminuyó sensiblemente.

La incursión del bombardero **Vulcan,** por otra parte, con todas las dificultades técnicas que presenta y que no pudieron ser superadas por el atacante, constituiría una prueba más de los recursos a que deben recurrir los invasores para superar esta grave falencia.

La "guerra de las Malvinas", como se la conoce ya universalmente, tendrá efectos duraderos en el campo militar, pues en Estados Unidos ya se ha desatado una dura polémica sobre la conveniencia de insistir en la construcción de dos nuevos portaaviones, de 90.000 toneladas y propulsión nuclear.

Quizás un país como ése pueda insistir en ese tipo de opciones, dado que eventualmente puede verse en la necesidad de librar combates en teatros muy alejados. **Pero, sobre todo, porque dispone de los medios necesarios para escolta de esas supernaves.**



La radiofoto muestra a la fragata "Plymouth", de la Royal Navy, navegando en el Atlántico sur. Durante el ataque de ayer resultó hundida. 8 JUNIO, 1982

En otras naciones ciertamente se harán replanteos doctrinarios y técnicos. **Los medios modernos de detección, como los satélites pueden contribuir a inmovilizar a una flota de superficie que se encuentra librada a la amenaza de los submarinos.**

La destrucción del destructor **"Eilat"** de la marina de Israel por una lancha misilística egipcia, convenció a los dirigentes de aquel país de **desechar los buques convencionales** y centrar sus esfuerzos en naves de gran velocidad y poderoso armamento.

Fue una solución adecuada para un país que no dispone de recursos inagotables para su armamento y que debe operar en costas y mares de características especiales, por la extensión de las primeras y las condiciones de este último, es decir el Mediterráneo oriental.

Pero partiendo de la base de la mejor asignación de recursos, necesariamente limitados, y las condiciones específicas donde debe utilizarse el material, surgirán seguramente nuevas soluciones a los problemas planteados.

CLARIN, MIERCOLES 9 de JUNIO 1982

Un superpetrolero liberiano, atacado

El superpetrolero "Hércules", de bandera liberiana, fue atacado ayer por aviones no identificados mientras navegaba a unos ochocientos kilómetros al noroeste de las Malvinas. Según dijo un vocero de la guardia costera de Estados Unidos, el buque, de 220.117 toneladas, habría sido bombardeado y ametrallado en dos incursiones sucesivas.

En relación con ese episodio, un vocero militar argentino negó anoche que la Argentina fuera responsable de la agresión y afirmó que las Fuerzas Armadas no contaban con bombarderos como los que habrían actuado contra el **"Hércules"**. Al mismo tiempo, un portavoz del Ministerio de Defensa británico señaló que ninguno de sus aviones había participado en el ataque. **Y agregó que el "Hydra", buque hospital de la fuerza de intervención en el Atlántico sur, había recibido órdenes de ayudar al cisterna**, que navega con una tripulación de **30 italianos.**

El **"Hércules"** informó por radio que primero fue atacado por un avión cuatrimotor a hélices y recibió el impacto de una bomba. Más tarde, desde el buque se agregó que había sido atacado nuevamente, esta vez por tres aviones. Según la agencia UPI, uno de ellos lanzó un cohete que hizo impacto

Los primeros informes señalaron que estaba escorada seis grados, pero que la situación no parecía como **"inmediatamente peligrosa"**.

"La nave tiene un agujero sobre babor y ahora se dirige a Brasil con una escora de seis grados. No hubo informes de que los tripulantes fueran heridos, dijo el Lloyds.

EL CIBO LE ORDENO AL PETROLERO PONER PROA A PUERTO BELGRANO PERO LUEGO BIAS AUTORIZÓ PONER RUMBO A BRASIL LLAMA LA ATENCIÓN EL INTERES DE LA FLOTA BRIT. EN AUXILIAR A ESTE BARCO PARA LO CUAL ORDENÓ AL BUQUE HOSPITAL HYDRA QUE CONCURRA EN SU AYUDA.

¿ COMO SE EXPLICA ?

LA CONSTRUCCIÓN DE SUBMARINOS ATÓMICOS DEBE SER UNA PRIORIDAD NACIONAL PERO SU ANUNCIO NO DEBE SERVIR DE DISCULPA A LO ACTUADO POR LA ARMADA EN EL CONFLICTO MALVINAS. (LA FLOTA PUDO Y DEBIÓ HABER INTERVENIDO SITUÁNDOSE EN LAS ISLAS INMEDIATAMENTE DESPUÉS DE LA RECUPERACIÓN)

DOMINGO 4 de JULIO, 82

Página 8 ★★ POLITICA CLARÍN

La construcción de submarinos atómicos

La Argentina **decidirá si emprende la construcción de submarinos nucleares dentro de un año**, si bien ya está en condiciones técnicas **de iniciar la tarea**, declaró el presidente de la Comisión Nacional de Energía Atómica, vicealmirante **Carlos Castro Madero**.

En declaraciones hechas a una radio local, **Castro Madero** se refirió al tema de los sumergibles nucleares, que cobraron actualidad a partir del reciente conflicto armado con Gran Bretaña por las islas Malvinas.

La falta de submarinos nucleares en la marina argentina y la utilización de por lo menos cuatro por la flota británica tuvo profunda influencia en el desarrollo de las acciones militares. La Armada Argentina, a partir del hundimiento de su único crucero, el **General Belgrano**, por un submarino nuclear británico, se vio forzada a mantener **a sus naves lejos de la zona de operaciones**. A ello también contribuyó, según fuentes navales, la amplia superioridad que daba a los británicos **la información brindada por satélites estadounidenses sobre los movimientos de los barcos argentinos.**

Los submarinos nucleares ingleses también tornaron particularmente **efectivo el bloqueo naval impuesto alrededor de las Malvinas, que dificultó el aprovisionamiento de las tropas argentinas.**

LA CRÍTICA DEL CAPELLÁN EXPRESA EN EL ÚLTIMO PÁRRAFO EL VERDADERO MOTIVO DEL SUBDESARROLLO DE LA REPÚBLICA.

DOMINGO 4 de JULIO de 1982
CLARÍN. POLITICA ★ Página 9

Crítica de un capellán

SANTA FE (De nuestra agencia). — Un capellán castrense pidió un juicio de responsabilidad para quienes tomaron la decisión de recuperar las islas Malvinas y **sostuvo que toda la Junta Militar debió haber renunciado porque "es responsable de lo que pasó allá".**

El sacerdote **Salvador Santore** director y fundador de la publicación "La Gaceta Argentina" que se editó en las Malvinas, lamentó, también, la carencia de información en el archipiélago tras señalar que **"solo escuchábamos la BBC de Londres, radios uruguayas y chilenas"**, y esporádicamente argentinas.

En declaraciones formuladas a DYN en esta capital provincial, el presbítero dijo que **se ha "perdido una batalla no solo militar, porque esta batalla es consecuencia del desequilibrio argentino actual".**

EL PAÍS VIVIÓ LA GUERRA SOLO DE CRU AI SUR

sion.

Análisis de fracaso del Ejército y de Armada hace la F.A. argentina

BUENOS AIRES, 4 (UPI) - La Fuerza Aérea, la única rama de las Fuerzas Armadas que se distinguió en la campaña de las Falkland prepara un "análisis crítico" del fallido intento militar de la Argentina para reconquistar la isla, dijeron hoy fuentes militares, mientras un sacerdote pedía que se investigue todo lo ocurrido.

Un general informó a la Agencia Nacional Noticias Argentinas que el análisis, que se supone que sería secreto, probablemente tendrá comentarios sobre el fracaso del Ejército y de la Marina para impedir el avance británico y la recaptura de las islas.

La Marina de la Argentina, una de las más poderosas de Sudamérica, permaneció en puerto durante toda la guerra, ante el temor del bloqueo británico.

En una de sus escasas excursiones fuera de sus bases, los ingleses hundieron al único crucero argentino, el General Belgrano, con pérdidas de unas 300 vidas.

Los más de 10.000 soldados del Ejército que fueron enviados a las Falkland se rindieron a los británicos el 14 de junio.

Fuentes militares dijeron también que se ha reunido un "Tribunal de Guerra" para investigar el comportamiento de los oficiales en la guerra.

Algunos de los soldados que regresaron de las islas acusan a sus oficiales de cobardía y se quejan de falta de alimentos y abastecimientos en la campaña.

El padre Salvador Santore, capellán que acompañó las fuerzas en la invasión, dijo hoy que se impone una investigación de la derrota.

"Debe haber un juicio y, si sale todo bien, construiremos un gran monumento, pero si no, que empiece en la Argentina un "Watergate" una vez por todas", dijo.

"Considero absurdo que toda la Junta Militar argentina no haya renunciado, porque era la responsable de todo lo acontecido en las islas Falkland", añadió.

El Presidente del país, que también era Comandante del Ejército, teniente general Leopoldo Galtieri se vio obligado a dimitir después de la derrota, pero los jefes de la Marina y la Fuerza Aérea siguen en sus cargos.

El nuevo Presidente, el general retirado Reynaldo Bignone, ha prometido devolver el gobierno al poder civil a principios de 1984.

Los políticos, a los que después de seis años de silencio se les permitió reanudar sus actividades el primero de julio, también piden una investigación completa de la derrota de las islas.

Mientras tanto el diario La Nación dijo hoy en un editorial que "...con el fin de que la fe pueda ser preservada aún en la adversidad, es necesario que todos los hechos sean puestos bajo la luz más potente y analizados con todo el rigor del caso. No debería quedar la menor duda capaz de desbordar un hecho que ha costado tantas vidas jóvenes".

LA PRENSA AUSTRAL, PUNTA ARENAS, LUNES 5 de JULIO de 1982

CONVICCIÓN
VIERNES 9 de JULIO de 1982.

LA ACTUALIDAD

"Las Malvinas nos están esperando"

El comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general **Basilio Ignacio Lami Dozo**, comenzó su exposición de ayer para detallar la acción de la Aeronáutica en las Malvinas con una frase: **"Las Malvinas, Georgias y Sandwich, nos están esperando"**. Se seguirán los caminos más convenientes para lograr el objetivo —dijo— agregando que el revés en el episodio no es el fin, sino solamente un episodio. Así como tuvimos Salta y Tucumán —manifestó— tuvimos Ayohuma o Vilcapugio.

Dijo más adelante que las Fuerzas Armadas siempre estuvieron unidas y solidarias. Refiriéndose a la trascendencia que para el mundo ha tenido la gesta argentina por las Islas Malvinas, **Lami Dozo** mencionó especialmente a América latina y a los lazos de amistad que se han ligado aún más de lo que estaban antes, destacando especialmente la concepcion cristiana de la vida que tienen los latinoamericanos.

Lami Dozo informó ayer sobre distintos aspectos de los desarrollos bélicos en el sur, tanto en las islas Malvinas, como en el continente.

Dijo que el desarrollo de la Fuerza fue el coherente con sus posibilidades. Explicó que la meteorología fue un factor determinante en muchas oportunidades, lo mismo que la distancia a las islas desde el continente. Las operaciones normales tenían una distancia mínima a recorrer de 703 kilómetros y una máxima de 981 kilómetros. Esas dificultades se hicieron más serias a partir del día primero de mayo relató, por la presencia de artillería y misiles de los buques enemigos así como de los cañones de medio y corto alcance, aviones y/o helicópteros en tierra malvinense.

Dijo que en las islas hubo dos bases: Puerto Argentino y Darwin, desde donde operaron hasta último momento aviones Pucará y helicópteros.

Manifestó que la defensa antiaérea de la Fuerza Aérea contribuyó a derribar 14 aviones, 12 helicópteros y que otros 7 aviones y helicópteros, probablemente también hayan sido derribados. Relató que la pista de Puerto Argentino nunca fue totalmente anulada a pesar de haber sido atacada por aviones Vulcan y Harrier, disparos desde buque y cañoneo desde tierra. Destacó particularmente la actividad de los Pucará, de los que recordó palabras anteriores sobre que es un "potro de pura sangre nacional". Elogió diversas acciones de estas máquinas, así como de sus tripulaciones y dijo que algunas operaciones habían sido conjuntas con aviones de la Armada: Aero Maquis y T-34-C.

Desde el continente las acciones fueron más importantes, dijo **Lami Dozo**.

Dijo que operaron 80 aviones de combate y no 225, como había sido publicado erróneamente.

Tuvo palabras emocionadas de reconocimiento para los civiles convocados que actuaron —dijo— a la par de los militares de la Fuerza Aérea.

Debido a las particulares circunstancias del terreno donde se operaba y de los desplazamientos y disponibilidades del enemigo, **Lami Dozo** dijo que se debieron adaptar técnicas a estas circunstancias o crear otras totalmente nuevas.

Explicó que la distancia limitó las operaciones por lo que se debió recurrir al reabastecimiento en vuelo. Dijo que los Hércules KC-130, aviones cisterna debieron proveer de combustible en vuelo a máquinas A 4 B, C, Q y Super Etendart, de la Fuerza propia y de la Armada. Gracias a estas operaciones —dijo— se pudieron hundir 6 buques, 10 más fueron averiados y otros siete se retiraron con probables averías.

Brigadier general Basilio Arturo Lami Dozo.

Destacó también la tarea de los aviones de exploración, que tenían como objetivo controlar los desplazamientos de la flota enemiga. Se realizaron 466 vuelos de este tipo, lo que totaliza en este concepto 2.238 horas de vuelo. Contó una anécdota de esos servicios, diciendo que por la radio de uno de los aviones, un jet similar a los utilizados para transporte de pasajeros, se escuchaba a los británicos decir: "ahí está nuestro viejo conocido el TC 91". Contó además que estos aviones fueron atacados con misiles, a los que se pudo evitar.

Lami Dozo dijo que se transportaron 9.800 toneladas de carga, 4.900 hombres y que estos servicios insumieron 7.700 horas de vuelo. Dijo que hasta el primero de mayo se voló a las islas permanentemente y que luego de iniciado el bloqueo se transportaron 435 toneladas de elementos por parte de la Fuerza Aérea y 56 por parte de aviones de la Armada. Relató que el primero de mayo se concretaron 56 salidas de combate, con un resultado de dos fragatas averiadas y la pérdida de cuatro aviones. De todos modos este ataque obligó —dijo— a cambiar la táctica inglesa.

Dijo que en San Carlos, el 21 de mayo se cumplieron 54 tareas de 63 que estaban previstas, con una pérdida de 7 aviones propios. Los días 22, 23 y 24 de mayo se cumplieron 63 misiones, con la pérdida de 6 máquinas propias.

Luego de relatar algunas anécdotas y de proporcionar otros datos estadísticos, el comandante en jefe de la fuerza Aérea dio a conocer las siguientes conclusiones: se cumplieron 445 salidas de 505 que se previeron con 302 máquinas que llegaron a su objetivo lo que hace un porcentaje de efectividad del 68 perdiéndose en total 34 máquinas. De los caídos 36 fueron oficiales, 14 suboficiales y 5 soldados conscriptos.

Ya en el final de la exposición, dijo que este bautismo de fuego, ha sido honroso para la Fuerza Aérea.

Posteriormente, algunos de los periodistas presentes formularon preguntas, de las cuales las respuestas más destacables se refieren a la recomposición de la Junta Militar, sobre lo que **Lami Dozo** aseguró que se harán todos los esfuerzos para restablecerla como órgano supremo del Estado. Dijo que las Fuerzas Armadas deben ser imaginativas para superar este aparente diferencia de criterios porque el objetivo de recuperar las Malvinas o de retornar a la democracia, requiere un país unido políticamente, desarrollado económicamente y reconciliado socialmente.

158

cionarios europeos explica-
s sanciones adoptadas por
idad Económica Europea
rgentina fueron en gran me-
adas y que no afectan a los
es latinoamericanos.

grupos se volverán a reunir
sesión de los parlamentos
América latina, en Europa,
imo.

parte, la Comunidad no de-
s gastos que han tenido los
la guerra de las **Malvinas**,
ació **Kurt Jung**, portavoz pa-
a europea de la fracción li-

ret Thatcher "exigió" que la **CEE** ayude a Gran Bretaña financieramente para cubrir los daños sufridos por la guerra en las **Malvinas.**

El portavoz liberal subrayó que, a pesar de la solidaridad mostrada por los países comunitarios a Inglaterra, estos no pueden, en ningún caso, correr con los gastos que se produzcan a través de los conflictos de uno de sus miembros con un tercer Estado.

Jung afirmó que Inglaterra había intervenido militarmente en las **Malvinas** bajo su propia responsabilidad nacional, por lo que deberían **pagar ellos las pérdidas económicas.**

El portavoz de la Cancillería brasileña señaló el miércoles en Brasilia que Brasil tiene "posición definida" en el sentido de no admitir que la victoria militar británica en las Malvinas se constituya en la supuesta solución para la disputa sobre la soberanía del archipiélago.

Esa posición —remarcó **Bernardo Pericas**— "quedó clara en la declaración que el gobierno brasileño divulgó en vísperas de la renuncia del Presidente **Leopoldo Galtieri**, el mes pasado."

EN LOS ENFRENTAMIENTOS SE PERDIERON 34 AVIONES

El papel de la Fuerza Aérea

Las acciones de combate libradas por la Fuerza Aérea Argentina y sus consecuencias fueron expuestas ante la prensa por el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general Basilio Lami Dozo. Señaló que el revés es "impactante e importante", pero no afectará el fin buscado de asegurar la presencia argentina en el Atlántico sur. El arma utilizó 82 aviones, de los cuales se perdieron 34 y de 505 incursiones aéreas previstas se concretaron 445. Se hundieron 6 buques enemigos; otros 10 fueron seriamente averiados. El 90 por ciento del personal muerto era militar.

José Luis Guillemet

La plana mayor de la Aeronáutica, encabezada por su Secretario General, brigadier José Aquilino Guerra (primero de la derecha), escucha la exposición del titular de la Fuerza Aérea, brigadier general Lami Dozo.

El comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general **Basilio Lami Dozo** afirmó que el revés sufrido en Puerto Argentino es **"impactante e importante"**, pero un episodio **"que no afectará el fin buscado de asegurar la presencia argentina en el Atlántico sur"**.

"Este objetivo sigue en pie", aseguró enfáticamente en las consideraciones previas a una exposición que realizó ayer en el edificio Cóndor, sobre la participación de la Fuerza Aérea en el conflicto de las Malvinas.

Asimismo señaló que "la historia de la Patria, como la Patria misma, es indivisible **y hay que aceptarla íntegramente sin beneficio de inventario"**.

"Y lo mismo puede decirse de la historia de las Fuerzas Armadas —añadió— que es una historia única, no solamente en su accionar sino también en su dignidad y en su valor".

"Unica en las victorias —subrayó— única en los reveses, única en los aciertos y única en los errores, pero siempre unidas y solidarias".

"Y la Fuerza Aérea se siente segura y confiada velando por los intereses soberanos del país junto con el Ejército y la Armada", expresó luego.

Lami Dozo dijo que la gesta de las Malvinas suscitó un profundo sentimiento de unidad nacional y convirtió a nuestro país en un espejo para América latina.

"A los argentinos nos ocurre —advirtió— que transitamos rápidamente desde lo más alto de las euforias hasta las decepciones más bajas, y nos olvidamos de los réditos que obtenemos de nuestras acciones."

"Todo objetivo político requiere un país políticamente unido, económicamente desarrollado y socialmente reconciliado y eso es una tarea de todos. Debemos hacer todos los esfuerzos y esos solamente se dan con hechos, para que tanto la sociedad argentina como la América latina adquieran la convicción de que la sangre derramada no lo fue en vano", aseveró el titular de la Fuerza Aérea.

"Soy consciente de que en los últimos días y semanas se ha hablado mucho —continuó— y sé perfectamente que la opinión pública está cansada, y desorientada, por rumores, falsos trascendidos, opiniones intencionadas. Pero en lo que hace a la Fuerza Aérea como institución, su pensamiento, como antes, hoy, como siempre, es manifestado por el comandante en jefe.

"Es por ello que me voy —añadió— a referir a la esencia de esta reunión, que es el accionar de la Fuerza Aérea Argentina en el Atlántico sur. Es la palabra oficial de la Fuerza, y queremos con ello eliminar todo lo que se ha dicho en análisis tal vez superficiales, que no se ajustan o no se ajustaron totalmente a la verdad. Que han causado desorientación y lo que es peor, un desaliento general que hace al prestigio de las instituciones armadas", continuó **Lami Dozo.**

El comandante en jefe puso el acento en que lo que la Fuerza Aérea ha hecho fue un accionar coherente con sus responsabilidades para las que se había preparado desde hacía muchos años.

♦ Las operaciones

En primer término señaló las dificultades climáticas que debieron enfrentarse en el teatro de operaciones, que impuso **naturales restricciones, además del acortamiento de los días, que llegaron en la última fase a solo nueve horas de luz.**

A partir del 1° de mayo, a esto se sumó la **acción de la artillería antiaérea de la flota enemiga,** y el accionar de **los cazas interceptores embarcados.** Después del desembarco en bahía San Carlos, operaron la **artillería antiaérea convencional, los misiles y aviones y helicópteros británicos con base en tierra.**

El brigadier **Lami Dozo** destacó el papel de la artillería antiaérea propia, que permitió abatir **catorce aviones Harrier y doce helicópteros, a lo que hay que sumar siete aviones y nueve helicópteros cuya destrucción es "probable".**

También señaló especialmente que la pista de Puerto Argentino permaneció operable hasta el última día, pese a los continuos ataques de aviones y artillería del enemigo. Asimismo remarcó que los aviones Pucará que estaban destacados en las Malvinas operaron durante todo el conflicto, junto con Aeromachis y T-34 C de la Armada.

En cuanto a las operaciones desde el continente, indicó que el Comando de la Fuerza Aérea Sur **contaba con 80 aviones de ataque,** no con 225 como señalaron informaciones periodísticas del extranjero, pues aquéllos eran los únicos aptos para este tipo de misiones.

Antes del inicio de las hostilidades, la Fuerza Aérea requirió asesoramiento a la Armada, sobre los procedimientos de ataque a utilizarse contra naves de superficie. **Finalmente se realizó un análisis propio, destinado a evitar lo que podría haber sido un alto porcentaje de pérdidas.**

Los aviones argentinos se vieron limitados por la distancia a que debían operar **(703 kilómetros de mínima, 981 de máxima),** lo que determinó que se **utilizase el reabastecimiento en vuelo, para los A4B y C, los A4Q y los Super Etendard.**

Con todo, se **consiguió hundir seis buques enemigos, que totalizan 21.920 toneladas diez más resultaron seriamente averiados y otros siete, probablemente dañados.**

En cuanto a las actividades de exploración, se volaron **2.238 horas,** y en materia de transporte, la Fuerza Aérea trasladó 9.800 toneladas de carga, 49.000 hombres y totalizó 7.700 horas de vuelo. En cuanto al puente aéreo a las Malvinas los aviones de la Fuerza Aérea volaron un total de 1.620 horas, transportando 435 toneladas de carga; por su parte, los de la Armada lo hicieron durante 140 horas y llevaron 36 toneladas de carga.

♦ Misiones de combate

El comandante en jefe de la Fuerza Aérea informó que se totalizaron **445 salidas,** que insumieron 2.786 horas de vuelo en ataques contra buques, blancos terrestres y cabezas de playa.

El 1° de mayo, se realizaron **56 salidas** contra la flota británica y se logró averiar seriamente **a dos fragatas,** pero se perdieron **cuatro aviones.** Esto obligó a perfeccionar los métodos de ataque, **para disminuir las pérdidas propias.**

Cuando se produjo el desembarco del enemigo en San Carlos se dudó en principio de que fue el principal intento, dado que el **asesoramiento indicaba que ése no era un lugar apropiado para operaciones de ese tipo.** Cuando se confirmó la magnitud de la operación, **la Fuerza Aérea atacó y se perdieron siete aviones,** lo que da una idea de la magnitud del esfuerzo realizado".

En los días siguientes (22, 23 y 24 de mayo) a la artillería de los buques se sumó la que el invasor llevó a tierra y se perdió **el 11 por ciento de los aviones empleados,** lo que en términos de la Fuerza Aérea es una pérdida **"bastante grande".**

♦ El apoyo táctico

El titular de la Fuerza Aérea explicó que las operaciones de apoyo aéreo a las tropas que combaten en tierra, necesita una serie de condiciones: información precisa sobre blancos, coordenadas exactas y que los aviones sean guiados desde el suelo, lo que **a veces resulta imposible, dadas las condiciones cambiantes durante el combate.**

"Tuvimos dificultades cuando sobrevolábamos nuestras propias tropas —señaló— **las que nos bajaban aviones. Eso ha ocurrido en todas las guerras, así lo comprendemos y así lo aceptamos."**

Precisó que los días 11, 12 y 13 de junio se previeron 55 misiones de combate y se cumplimentaron 42; el día 13 de junio hubo 30 misiones y en la noche del 13 al 14 fue derribado el último avión que se perdió en el conflicto, **un Canberra,** que realizaba un bombardeo nocturno.

El brigadier general Lami Dozo enumeró, además, las zonas donde se realizó el apoyo de fuego, como Monte Kent, Bluff Cove, Harriet House, Two Sisters, etcétera.

♦ Conclusiones

El informe del comandante en jefe establece finalmente, que sobre **505 salidas previstas,** se concretaron 445 (es decir un 88,11 por ciento). Se llegó al objetivo en otras 302, lo que representa un 68 por ciento y sobre 82 aviones disponibles el 1° de abril, se perdieron 34, es decir el 41 por ciento.

Más del 90 por ciento del personal que resultó muerto o desaparecido **fue militar,** siendo oficiales **en un 72 por ciento, suboficiales en un 28 y menos de un 10 por ciento de soldados.**

Finalmente desechó los calificativos de **"suicidas"** o **"inconscientes"**, aplicados a los aviadores argentinos, señalando: **"En nuestra profesión, desde cadetes, desde que empezamos a volar, la propia escuela nos da los elementos para enfrentar los riesgos, tanto en la paz como en la guerra, porque también en la paz tenemos nuestros muertos. Y si enfrentamos el riesgo, incluyendo el de morir, es porque sabemos por qué vivimos".**

lo descarto
ecompong

mandante en jefe de la Fuerza Aérea dijo "estar ncido de que en breve las tres Fuerzas Armadas lograr disipar las aparentes desavenencias para poner la Junta Militar como órgano supremo de poder". Ese objetivo, como cualquier otro, dijo ecesita para ser alcanzado, una Argentina unida amente y, sobre todo, reconciliada socialmente". fe militar se refirió al reequipamiento del arma, tos presupuestarios y al conocimiento por parte del gobierno argentino, antes del 2 de abril, de la posibilidad de que Estados Unidos deje de lado su neutralidad.

oy convencido de nos a lograr disipar arentes desavenen- e existen hoy entre rzas Armadas, pa- mponer a la Junta como órgano su- de poder", dijo el comandante en la Fuerza Aérea, er general **Basilio ozo.**

apre —en el caso de fuerzas, porque así os asumido los tres dantes en jefe— mos para que esa te disparidad de s pueda ser disipa- contrar los cami- a volver a reconsti- Junta Militar como supremo del Esta- o el titular del ar- a.

gadier **Lami Dozo**, nuló estas y otras ciones durante una ncia de prensa al de su exposición a reciente guerra Malvinas, señaló en al tema de la re- ción del esquema , que "no digo que l o difícil, pero sí e hay que ser ima- s, porque estamos omento en que ese o como cualquier etivo, necesita una na unida política- Desarrollada eco- mente y, sobre to- onciliada social- Si logramos esto en or tiempo posible, podemos tansitar pa final del Proce- so en forma ordenada hasta principios de 1984. Estoy convencido de que vamos a lograrlo".

"La decisión de llamar a elecciones presidenciales en marzo de ese año fue decisión unánime de la Junta Militar y sigue vigente", dijo Lami Dozo.

♦ Otros temas

El comandante en Jefe de la Fuerza Aérea se refirió, asimismo, a otros temas diversos en relación al reciente conflicto malvinense y sus consecuencias en el marco interno del arma y para el país. Ante una pregunta, el brigadier general **Lami Dozo** señaló que **"antes del 2 de abril, las Fuerzas Armadas argentinas habían barajado la posibilidad de que el gobierno de Estados Unidos de América deje de lado su neutralidad".**

El jefe militar aludió en otro pasaje al reequipamiento de su Fuerza. En este aspecto, tras señalar que la Fuerza Aérea ha gastado desde 1976 hasta la fecha, incluyendo los materiales comprados (muchos de ellos ya en el país y otros a la espera) **la suma aproximada a los *900 millones* de dólares, es decir, algo menos de 130 millones por año, provenientes del Tesoro Nacional.** El material perdido en Malvinas —dijo Lami Dozo— ya está adquirido y **creemos que en 15 ó 20 días la Fuerza Aérea estará**

nuevam dad ple

El jef asimism nes inte evaluar de la p Fuerza co. Con determi de incr dad de mas y, analiza disponi pra de mo esta nalmen que teng

Lami empres particip la Fue **que un** —dijo— **respald product depende siones.** sas ya s porada

♦ "Fal infor

Cuand bre las aludido ción, al sembar inglesas Carlos, **Dozo** e **evaluó mando Sur, la persona fuerzas.**

rimarco asumirá añana en Palermo

general de división **Juan Carlos Trimarco** á mañana la jefatura del I Cuerpo de Ejérci- asiento en Palermo. La ceremonia, que co- rá a las 10.30, será presidida por el coman- en jefe del Ejército, teniente general **Cristino ides.**

ese modo, el general Trimarco, que venía peñándose como comandante del II Cuerpo, iento en Rosario, ocupará la vacante dejada actual titular del Arma.

nuevo jefe del I Cuerpo nació en Buenos Aires agosto de 1925, y en 1947 egresó como subte- del Arma de artillería. Prestó servicios como do militar en Venezuela, entre 1972 y 1973.

Revelación del jefe de las tropas británicas

LONDRES, 16 (ANSA). — El general **Jeremy Moore**, que dirigió a las tropas británicas que reconquistaron las islas Malvinas obligando a rendirse a los argentinos el 14 de junio pasado, habló **por primera vez con un periodista latinoamericano y explicó su opinión sobre la guerra.**

El periodista **Raúl Sohr**, de las ediciones en idioma español de Latin American Newsletters, entrevistó a **Moore** y hoy esa publicación londinense **ofreció una primera entrega con el material obtenido en esa entrevista.**

Moore confesó a **Sohr** en las Malvinas hace una semana que **el comando del Ejército Argentino que estaba en las islas falló al desplazar sus tropas con criterio de concentrarlas en pocos puntos y no dotarlas de suficiente movilidad.**

"Las fuerzas argentinas **nos obligaron a llegar a una batalla**", dijo **Moore** al periodista de nacionalidad chilena que lo entrevistó en Port Stanley.

"**Si ellos hubieran enviado una pequeña fuerza a las islas suficiente para controlar a los pocos marines e instalaban allí una administración civil con una mínima fuerza policial y retirándose del territorio, hubieran puesto a Gran Bretaña en una posición muy incómoda. Habría sido muy difícil responder militarmente ante un hecho consumado**", dijo **Moore**.

Otro oficial británico comentó que los argentinos **mostraron en su acción el resultado del entrenamiento y la manera de pensar norteamericanos: ir hacia el objetivo central con todas las fuerzas que se disponen** como Estados Unidos hizo en **Japón durante la Segunda Guerra Mundial.**

Moore dijo también que después del desembarco en San Carlos los **helicópteros argentinos fueron destruidos** y a partir de ese momento las fuerzas del general **Mario Benjamín Menéndez "tenían muy pocas posibilidades de llegar a un resultado diferente".**

"Sus hombres **no estaban equipados** como para marchar a través de la isla, como nosotros lo hicimos. Algunos de ellos no creían que nosotros lo haríamos", añadió.

Pero no todo fue positivo para Gran Bretaña, según la publicación londinense que reproduce el trabajo de **Sohr.**

La pérdida del **"Atlantic Conveyor"** privó a los británicos de **muchos helicópteros que hubieran hecho mucho más rápido el avance hacia Port Stanley** (Puerto Argentino). Además, el ataque aéreo en Bluff Cove, en el que los ingleses perdieron **muchas vidas y los barcos "Sir Galahad" y "Sir Tristam"**, demoraron el avance.

Pero **Moore** opinó que la superioridad británica fue establecida con claridad en **la batalla de Goose Green y Darwin, donde hubo 250 muertos argentinos y 17 británicos.** A partir de ese momento los argentinos **estaban seguros de que iban a ser derrotados**, dijo.

CLARÍN, SÁBADO 17 de JULIO de 1982

LA NACION MIERCOLES 19 MAYO 82

Intentos de ataque naval en Malvinas

A las 18.40 se dio a conocer el comunicado Nó 63, cuyo texto es el siguiente:

"El Estado Mayor Conjunto comunica que las acciones bélicas que se han llevado a cabo en la zona de operaciones Malvinas durante las últimas 24 horas, se han limitado a intentos de bombardeo naval, que fueron rechazados por las fuerzas propias, y a tareas de reconocimiento, ejecutadas por aeronaves inglesas, que no pudieron concretarse por impedírselo el fuego de las baterías antiaéreas".

♦ **Comunicados**

El Estado Mayor Conjunto informó ayer en su comunicado Nº 41, que en circunstancias que un helicóptero **Puma,** del Ejército Argentino, se encontraba afectado a tareas de búsquda y salvamento del pesquero **Narwal** fue atacado y derribado por aeronaves inglesas. **"Se están efectuando tareas de búsqueda tendientes a localizar el aparato y rescatar a los sobrevivientes"**, concluye el comunicado.

El Nº 42 dijo que hoy por intermedio de la **Cruz Roja Internacional**, el gobierno inglés hará entrega de personal que intervino en las acciones de las islas **Georgias** y que fue capturado. El trámite se realizará en **Motevideo** y de inmediato, los efectivos serán sometidos a exámenes físicos y psíquicos. También se aclaró que se cumplirán los recaudos administrativos reglamentarios, **razón por la cual no podrán mantener contactos con otras personas que no sean las autoridades que los reciban**. Se puntualizó, además, **que el traslado a la Argentina se hará en un buque de la Armada que arribará al puerto de Buenos Aires el viernes.**

♦ **"Narwal"**

Los propietarios del pesquero **"Narwal"**, hundido el domingo por un Harrier británico, aceleraron ayer las gestiones para conocer la suerte de los 25 tripulantes. **Las autoridades informaron que los náufragos habían sido ametrallados cuando abandonaban el barco y que se desconocía si había sobrevivientes.** En Londres, entretanto, se aseguraba que había un muerto y 24 prisioneros.

LA NACIÓN Dom. 23/05/82

Partes emitidos por el EMC

El Estado Mayor Conjunto emitió durante la jornada varios comunicados referentes a las acciones bélicas acaecidas en la zona de operaciones. Cabe destacar que una máquina Sea Harrier, de la aviación enemiga, fue derribada cuando atacaba posiciones argentinas en la región de Puerto Darwin.

Pérdidas argentinas

El comunicado oficial número 76 fue dado ayer, a las 2 y se refirió a las pérdidas argentinas. Fue publicado en nuestra 2a. edición y su texto es el siguiente:

"El Estado Mayor Conjunto informa que, como consecuencia de los ataques aeronavales argentinos llevados a cabo el 21 de mayo (por anteayer), contra fuerzas agresoras de Gran Bretaña, nuestras fuerzas han perdido en acción de combate seis aviones y tres helicópteros."

Siguen los combates

A las 13, el comunicado número 77 admitió que continuaban los combates con tropas británicas. Este es el texto:

"El Estado Mayor Conjunto comunica que durante la madrugada del día de la fecha, 22 de mayo de 1982 (por ayer), tropas del Ejército Argentino continuaron combatiendo con las tropas que el enemigo ha desembarcado en la zona del puerto San Carlos.

"El frente de combate —concluyó— se mantiene estable, y la situación, bajo control de las fuerzas argentinas."

Avión abatido

A las 19.45 fue dado a conocer el comunicado 78, cuyo texto es el siguiente:

"El Estado Mayor Conjunto comunica que en el día de la fecha, 22 de mayo de 1982, en circunstancias en que llevaba a cabo un ataque sobre las posiciones argentinas de Puerto Darwin, un avión Sea Harrier inglés fue derribado por la artillería antiaérea."

Comunicados del Estado Mayor

Comunicado Nro. 90

"El Estado Mayor Conjunto comunica que, en las acciones bélicas libradas en el área Malvinas, fue atacado por dos aviones Sea Harrier el guardacosta **Río Iguazú**, de la Prefectura Naval Argentina, en momentos en que cumplía una misión impuesta por el Comando Militar de Malvinas.

"Durante el enfrentamiento fue derribado uno de los aviones por el fuego antiaéreo de la dotación.

"Como consecuencia de la agresión las fuerzas propias registraron un muerto y dos heridos, circunstancia que ya ha sido puesta en conocimiento de los respectivos familiares".

Comunicado Nro. 91

"El Estado Mayor Conjunto comunica que el ministerio de Defensa inglés ha reconocido que en el día de ayer, 25 de mayo de 1982, como resultado de ataques realizados por aeronaves argentinas, fueron hundidos el destructor misilístico MK—42 **Coventry** y el transporte de aviones **Atlantic Conveyor**".

Comunicado Nro. 92

"El Estado Mayor Conjunto, ampliando lo expuesto en el comunicado Nro. 91, informa:

"1) El destructor misilístico MK—42 **Coventry** fue hundido por aviones de la Fuerza Aérea Argentina, que emplearon bombas.

"2) El transporte de aviones **Atlantic Conveyor** fue hundido encontrándose 110 millas al N.E. del grueso de la flota inglesa, por aviones Súper Etendard, de la Armada Argentina, que hicieron impacto con misiles Exocet.

"El citado transporte llevaba aeronaves Harrier, en cantidad no determinada, que se hundieron con el mismo.

"Cabe consignar que a los aviones que transportaba para refuerzo de la flota, sumaba su capacidad de apoyo logístico y su adaptación para el despegue vertical de las citadas máquinas".

Comunicado Nro. 93

"El Estado Mayor Conjunto comunica que, como resultado de las acciones bélicas ejecutadas en el área Malvinas entre el primero y 26 de mayo de 1982, las pérdidas materiales sufridas por el enemigo son:

1. Buques hundidos: dos destructores, reconocidos por Inglaterra como **Sheffield** y **Coventry**.
   —Dos fragatas, reconocidas como **Ardent** y **Antelope**.
   —Una fragata no identificada.
   —Un transporte de aviones, reconocido como el **Atlantic Conveyor**, con un número no determinado de aviones Harrier a bordo, y material de repuestos y mantenimiento.
2. Buques seriamente averiados:
   —Tres destructores o fragatas.
   —Un transporte de gran desplazamiento.
3. Buques averiados:
   —Diez destructores o fragatas.
   —Un transporte de tropas.
   —Un buque no identificado, que sería de apoyo.
4. Veintiún aviones Sea Harrier derribados.
5. Doce helicópteros derribados.

"De lo expuesto, surge un total de veintidos unidades navales de superficie y treinta y tres aeronaves afectadas".

Comunicado Nro. 94

"El Estado Mayor Conjunto comunica que en la fecha, 26 de mayo de 1982, ha sido localizado en la bahía Ruiz Puente, del estrecho de San Carlos —islas Malvinas—, el buque hospital inglés **Uganda**".

"Su presencia en proximidades de la zona de operaciones interfiere la actuación de las fuerzas argentinas, además de significar un grave riesgo para la vida de los enfermos alojados a bordo, ya que resulta prácticamente imposible el asegurar que no será víctima involuntaria en algún posible ataque.

"A través de la Cancillería Argentina se ha hecho saber de esta circuntancia al gobierno del Reino Unido, requiriéndole que ponga fin a esta situación".

Comunicado Nro. 95

"El Estado Mayor Conjunto comunica, con referencia a las operaciones que el Ejército Argentino desarrolla en las islas Malvinas, las siguientes novedades:

"Efectivos de infantería propios mantienen el contacto con las tropas agresoras, conservando su poder de combate intacto.

"El enemigo ha recibido fuego de la infantería propia, que le ha producido bajas según el siguiente detalle:

"Dos helicópteros Sea King derribados, de los que se informa hubo un solo sobreviviente.

"Dos helicópteros seriamente dañados.

"Bajas de personal de royal marines no determinadas.

"Elementos de caballería blindada realizan tareas de exploración y seguridad, con la finalidad de negar espacio y libertad de acción a las fuerzas agresoras, encerradas en un bolsón de 150 kilómetros cuadrados, aproximadamente.

"Tropas de elevado nivel de entrenamiento ejecutan actividades de hostigamiento en la profundidad del dispositivo enemigo, cuya evaluación y resultados serán comunicados oportunamente".

Encarnizada Lucha

La isla Soledad, donde los invasores han concentrado todos sus esfuerzos y cuentan con unos 4.500 hombres, continúa siendo escenario de cruentos combates. Las tropas argentinas, a pesar de su inferioridad numérica —en relación de 3 a 1— y de poder de fuego, resisten con denuedo. Desde el mediodía de ayer se ha perdido el contacto radial. Las bajas argentinas y británicas.

RAZON 6 DOMINGO 30/05/82

CRUENTOS combates se libran en la isla Soledad, la principal del archipiélago de las Malvinas, donde los ingleses han concentrado todos sus esfuerzos y cuentan actualmente con unos 4.500 efectivos. Según el último parte de guerra dado a conocer por el Estado Mayor Conjunto, las tropas argentinas pese a ser superadas ampliamente en número, poder de fuego y movilidad, resistieron con denuedo a la ofensiva inglesa desencadenada hace más de 54 horas en la zona de puerto Darwin y Ganso Verde, esta última localidad distante tres kilómetros al sur de la primera y que cuenta con una pista de aviación de césped, seguramente uno de los objetivos bélicos del enemigo.

El comunicado 107 informa que los soldados ingleses en número cercano a los dos mil, iniciaron un ataque —el día 28, a las 6— contra Darwin, lugar defendido por efectivos del Ejército Argentino del orden de los 800 hombres. Sin embargo, esta incursión apoyada con fuego de artillería fue rechazada por las tropas argentinas. Ante esta situación, las fuerzas inglesas reanudaron a las 13, otro ataque, reforzando en 500 hombres su dotación y elevando la relación 3 a 1 en su favor en el campo de batalla.

Para tal fin se valieron del helitransporte, aprovechando el bajo plafond existente, que impedía la utilización de la aviación argentina en las tareas de defensa. Esto último se supo de fuentes militares altamente responsables. Los ingleses apoyaron su nueva incursión por artillería antiaérea y de campaña. Desde ayer al mediodía se perdió contacto radial con las tropas argentinas y hasta las primeras horas de hoy no se habían registrado novedades en tal sentido. De voceros castrenses, pudo establecerse que durante la noche del viernes y la madrugada del sábado, la fuerza enemiga prosiguió con su tarea de desembarcar pertrechos y más efectivos en la bahía de San Carlos para reforzar a las tropas aerotransportadas que mantenían combates con la infantería argentina, que defendía el área de Puerto Darwin y Ganso Verde.

Integraban las tropas defensoras tres compañías de infantería del Ejército, con el apoyo de un grupo de artillería y un equipo logístico. Helicópteros Sea King artillados, de dotación de la fuerza británica, sobrevolaban las defensas hostigándolas constantemente. Ayer por la madrugada, aparatos Pucará y Aeromacchi, pertenecientes a la Fuerza Aérea y a la Aviación Naval, realizaron incursiones sobre el área de concentración de las tropas enemigas, descargando bombas y ametrallando sus posiciones.

El ataque aéreo se realizó en forma combinada con las acciones terrestres, tratando de impedir el avance británico. Los estrategos de nuestro país, según comentarios recogidos en medios solventes, no querían distraer más tropas hacia la zona de Puerto Darwin y Ganso Verde, con el fin de no debilitar el baluarte de Puerto Argentino, que es el centro del poder nacional en las islas Malvinas y el objetivo políticos —más que militar— de los ingleses. Por otra parte un vocero militar dio cuenta que según las últimas informaciones recibidas desde Puerto Darwin y Ganso Verde —antes de que se interrumpiesen las comunicaciones— las fuerzas argentinas habían luchado hasta el agotamiento de las municiones.

EL TOTAL DE BAJAS

El Estado Mayor Conjunto dio a conocer el Comunicado N° 108, su texto es el siguiente: "El Estado Mayor Conjunto comunica que como consecuencia de las acciones bélicas llevadas a cabo desde el 2 de abril hasta el presente, 30 de mayo de 1982, el total de bajas registradas en las fuerzas argentinas, con las siguientes: muertos, 82; heridos, 106; desaparecidos, 342".

572 BAJAS INGLESAS

Una alta fuente militar informó esta tarde que en las acciones bélicas desarrolladas a partir del 21 de mayo último se han producido 572 bajas inglesas, estimándose que en una sola semana el enemigo perdió entre el 13 y el 15 por ciento de las fuerzas terrestres, que logró desembarcar.

Se dijo que las bajas propias terrestres desde el 2 de abril alcanzan aproximadamente 150 efectivos, sin computar las últimas 24 horas. La fuente informante añadió que los ingleses intentaron desembarcar un total de 4400 hombres, proporcionando los siguientes detalles: entre el 21 y el 23 de mayo, en que se produjo el desembarco de más de 1400 efectivos, los contraataques argentinos lograron provocar 254 bajas.

En la noche del 23 de mayo, desembarcaron otros 2.000 efectivos ingleses y en esa acción perdieron 200 hombres. En la mañana del 27 de mayo utilizando el buque Uganda logrando desembarcar 1.000 efectivos y no tuvieron pérdidas por la estragema que usaron, al registrar dicho buque como "hospital". Entre el 28 y 29 de mayo, en contraataques argentinos, se liquidaron 118 efectivos ingleses, por lo cual se sabe que en total fueron 572 bajas.

La fuente informante indicó que del total de 4.400 hombres que intentaron desembarcar les quedan 3.800 efectivos para combatir de los cuales 3.000 fueron utilizados para atacar Puerto Darwin y Ganso Verde. Queda aclarado finalmente que el total de bajas británicas se computa desde el 21 de mayo, día en que intentaron el primer desembarco. En cambio, las bajas argentinas son computadas desde el 2 de abril y comprenden únicamente a las fuerzas terrestres en las Malvinas.

SOLICITADA

¡¡¡ALERTA ROJO!!!

(Interpretación del sentimiento de un Oficial de la Fuerza Aérea Argentina en su puesto de combate)

por ANTONIO J. SERGI

Piloto Civil

En muchos momentos de mi vida he sentido la imperiosa necesidad de hacer un alto en el camino y mirar un poco hacia el pasado.

Sé que el Hombre no debe renegar de su Pasado, pero tampoco debe vivir apegado a él, pues se corre el peligro de no saber encarar el Presente o renunciar a la ancha ruta del Futuro.

Pero hoy necesito volver hacia atrás en mi existencia. Hoy necesito recordar los hechos más salientes de mi vida y los instantes que decidieron mi vocación.

Fui un joven. Un muchacho como todos los jóvenes y muchachos de mi pueblo provinciano.

Dentro de las perspectivas limitadas que se me ofrecían, no sólo a mí sino al resto de las personas de mi edad, me era muy difícil encontrar un camino para encarar, dentro de él, mi propio futuro.

Muchas veces me acerqué a la costa del río lugareño y, con algunos guijarros en la mano, me distraía viendo las ondas concéntricas que nacían, cada vez que descuidadamente los arrojaba al agua. Y como esas ondas, que nacían, se ensanchaban y morían, así nacían mis ansias, crecían y desaparecían.

De espaldas a la tierra, húmeda y perfumada, miraba el infinito de los cielos. Era lo único que en mi imaginación se me aparecía como algo sin límites. El río y el mar tenían costas que los encerraban. Pero el cielo era inconmensurable y estaba allí, casi al alcance de mi mano, para penetrarlo, para soñarlo, para vivirlo y para encontrar en él tal vez la muerte.

Y ese cielo abierto de mi Patria fue el que decidió mi vocación y me hice piloto.

Recuerdo las horas difíciles del aprendizaje. Mis manos húmedas por la transpiración de la inseguridad.

Al lado de mi instructor fui aprendiendo los rudimentos del vuelo y me fui convirtiendo —sin darme cuenta— en un pájaro Humano.

Cuando después del carreteo mi pequeño avión escuela elevaba su trompa por sobre la línea del horizonte, aquella vocación soñada comenzaba a tomar forma y cuando mi avión iniciaba su trepada y la aguja del altímetro me indicaba que ya iba en camino de aquel cielo soñado, mis ojos comenzaban a reconocer todo el espacio y a querer penetrar en los secretos de ese cielo para saber —si era posible — cuál era el destino que me tenía reservado.

Mi avión ya estaba nivelado. El manifold corregido. La aceleración rebajada a su punto óptimo. El mundo me pertenecía y comenzaba mi danza acrobática con la vida, que en el juego de los alerones y los timones era un poco el juego con la muerte.

Poco a poco fui perfeccionando mis conocimientos y un día inolvidable recibí las alas de Piloto Militar.

Los años fueron pasando en el estudio y el entrenamiento y la Patria me fue confiando cada vez aviones de guerra más sofisticados, que demandaban la comunión y la perfección del binomio hombre-máquina.

Ya no era el muchacho provinciano que a orillas del río y de espaldas a la tierra soñaba con el cielo abierto y ansiaba conocer sus secretos.

Ya era un Oficial de la Aeronáutica Militar y mi carrera transcurría con las inquietudes propias de toda actividad y el trajinar político en el que mi Arma, sin desearlo y por efectos de diversas circunstancias, se encontraba inmersa.

Había formado un hogar. Tenía dos hermosos hijos y una compañera a la que amaba

. . . Y hoy me encuentro en mi Base junto a mis compañeros de Escuadrón a la espera del "alerta rojo", porque estoy en guerra.

. . . Por eso necesito volver a mi pasado, recordar el origen de mi vocación, para saber que ESTOY AQUI PORQUE YO ELEGI LIBREMENTE MI DESTINO y porque hoy, la Patria es la que demanda poner en juego todos mis conocimientos, toda mi experiencia y el valor personal, que no se aprende en las escuelas, pero que va prendido de los genes de nuestros padres.

Todos estamos preocupados. Todos estamos, de una u otra manera, haciendo un "racconto" de nuestra existencia. Porque todos sabemos que ésta puede ser NUESTRA ULTIMA MISION.

Estamos luchando con Inglaterra. Hace un mes, si alguien nos hubiera hablado de esta posibilidad, lo más lógico hubiera sido que nos pusiéramos a reír.

Estamos luchando con Inglaterra, no por unas rocas en el Atlántico Sur. Lo estamos haciendo en defensa de nuestra soberanía, de nuestro honor, de la gloria de nuestros mayores y del futuro de nuestros hijos

No sabemos, mis compañeros y yo, si el momento es el indicado. Si la oportunidad es la debida. Si estamos lo suficientemente preparados militarmente. Sólo sabemos que somos soldados de una causa digna y que al llamado de la Patria no se oponen especulaciones de tipo personal sino una sola voz, una sola palabra que lo dice todo: ¡¡PRESENTE!!.

Sé que mi mujer y mis hijos me precisan. Sé que hay otras personas que me aman que requieren de mi presencia. Yo también siento la infinita angustia de vivir la posibilidad de no verlos más, PERO YO ELEGI MI DESTINO DE HOMBRE. . . Yo elegí los secretos inescrutables de ese cielo y solamente yo soy quien deberá develarlos.

Tal vez mis hijos no sepan nunca que en estos instantes siento miedo. Pero no el miedo que experimentaba cuando por vez primera empuñé la barra del comando de mi avión de entrenamiento. No la transpiración en mis manos de la inseguridad. Tengo miedo de no saber cumplir con mi deber en la medida que las circunstancias me lo exigen.

No tengo miedo de morir. Tengo miedo de vivir sin tener la seguridad de haber puesto de mi parte todo lo necesario para luchar con dignidad, en esta hora de prueba y de supremo sacrificio.

. . . LA ALERTA ROJA HA SONADO y mi Escuadrón ya está listo para partir.

Somos cuatro los pilotos y cuatro las máquinas que antes de romper la mañana deberemos cumplir la misión de bombardear a la flota inglesa frente a Las Malvinas, para aliviar la presión sobre nuestros soldados que luchan en tierra firme.

Nos miramos con una leve sonrisa y nos hacemos una señal, con el pulgar levantado.

ZORRO UNO A ZORRO DOS. . . y, como cuando era un muchacho, la trompa de mi avión se eleva rápidamente hacia los cielos, hasta alcanzar la velocidad del sonido.

Partimos de tierra firme y nos adentramos casi quinientas millas en el mar. Nuestro punto final está marcado no sólo por la presencia evasiva del enemigo, sino por el límite de nuestra precaria carga de combustible.

Nuestro enemigo es poderoso. Cuenta con todos los medios de ataque y defensa. Tiene experiencia guerrera.

Debemos volar casi a ras de las olas. El agua salada salpica nuestros parabrisas y dificulta nuestra visión. Lo hacemos en silencio para no denotar nuestra presencia.

Debemos vencer, primero, el ataque de los Harriers, después, la cortina de artillería y misiles de las naves y recién, al estar sobre ellas, poder descargar nuestras bombas, para retornar a nuestras bases, eludiendo —otra vez— los ataques y los terribles misiles, más veloces que nuestras máquinas y que nos siguen en su mortífero afán.

ZORRO UNO a ZORRO DOS, diez grados a la derecha su enemigo a la vista. . .

Me preparo para el ataque. Un crucero inglés está a la vista, a cinco millas, aproximadamente. Debo dejar de pensar un instante en ustedes, hijos míos, para concentrarme en el objetivo.

Las nubes blancas y azules que explotan a mi alrededor no me preocupan. Toda mi expectativa está concentrada en mi blanco. Mi País no dispone de suficiente munición y no puedo darme el lujo de mal utilizar la que me ha sido confiada.

Ya me he colocado en posición de fuego, aprieto el botón del disparador y me preparo para la maniobra elusiva.

Mis bombas han dado de lleno y alcanzo a ver el crucero en llamas. Un misil persigue a ZORRO DOS. Intento advertirlo pero es tarde y se desintegra en el aire.

Las lágrimas enturbian mi vista. . . pero no me impide advertir la estela de otro misil que, ávidamente, viene a mi encuentro. Comprendo que no podré dar "el palancazo" para eludirlo y que es tarde muy tarde para mí también. . . y en ese instante comprendí que el cielo me daba la respuesta y que ese era mi Destino.

ARGENTINOS. . .

He intentado interpretar los sentimientos de un Oficial de nuestra Fuerza Aérea en el instante previo y en el combate en sí.

Así como ese piloto, se fueron muchos de los pilotos argentinos que la Patria preparó y armó en su defensa.

Así como ese piloto, cayeron los que intentaron defender el honor de nuestra tierra y otros retornaron victoriosos, por una gracia del Destino.

Ellos se han ganado la admiración, el respeto, el cariño y la gratitud de nuestro pueblo.

ARGENTINOS:

Abandonarnos hoy a la derrota es traicionar la memoria de esos héroes que en el aire, en la tierra y en el mar, cayeron por nosotros.

Hemos vivido a la sombra de la tumba de los héroes de nuestra nacionalidad. Pero, duro es decirlo, no hemos construido absolutamente nada.

Esta derrota en el terreno de las armas fructificará en otros aspectos tanto o más valiosos. Hemos logrado una victoria moral ante el Mundo y hemos pagado el duro precio a que éstas se cotizan.

Sigamos dando el ejemplo de COHESION que habíamos comenzado a brindar.

Pongamos hombro con hombro y cantemos con fuerza los Himnos de la tierra, para llorar solos y en silencio, donde nadie nos vea, las lágrimas amargas del desconsuelo.

ARGENTINOS:

Hemos vivido una dura y larga etapa y no hemos merecido los azotes recibidos

Prepararemos nuestro ánimo para los triunfos del futuro, sin odios, sin rencores, sin revanchas, pero SIN PERDER LA MEMORIA.

Que la sangre derramada no lo haya sido en vano y que las lágrimas de aquellos que perdieron a sus seres queridos fructifiquen, en la HORA DEL REENCUENTRO NACIONAL.

VIVAMOS EL "ALERTA ROJO" de todos los días.

Julio 5 de 1982

BAÑERA Hº Enlozada 1.68 m.
Colores: Marrón · Orquidea · Celeste
$ 2.200.000

S LOS ARTICULOS SON DE 1ra. CALIDAD PRECIO CON I.V.A. INCLUIDO

B. MEHL S.A. CORREA 2639/61 Capital Federal
A 2 cuadras de Cabildo al 4400 y 4 de Avda. Gral. Paz
Teléfonos: 70 - 0739 / 4310 y 701 - 6346 / 5847
Atención especial a colegas y revendedores
ARIO: 8 a 12 - 13.30 a 19 hs. ESTACIONAMIENTO EN LA PUERTA

CEMENTO
Para: Azulejos
Baldosas y Re
ZONAS DISPONIBLES P
MOLINOS TARQUINI S.A.I.C.
MOLINOS TAR
Calle 53 Nº 1950 (E
V. Maipú (1650) S. M

CLARÍN MIÉRCOLES 22 SET. 82

Sillas vacías

Pudo observarse, minutos antes de la iniciación del acto de incorporación del brigadier general **Hughes** a la Junta, **que alrededor de 36 sillas que se hallaban frente al estrado se encontraban desocupadas**, en razón de las reducidas delegaciones militares que concurrieron a presenciar la ceremonia.

Dichas ausencias fueron cubiertas luego, por funcionarios del palacio del Congreso Nacional, invitados especialmente a participar **a último momento**, del trascendente acto.

Corresponde consignar que, aproximadamente, siempre el número de asientos previstos, es de unos 250.

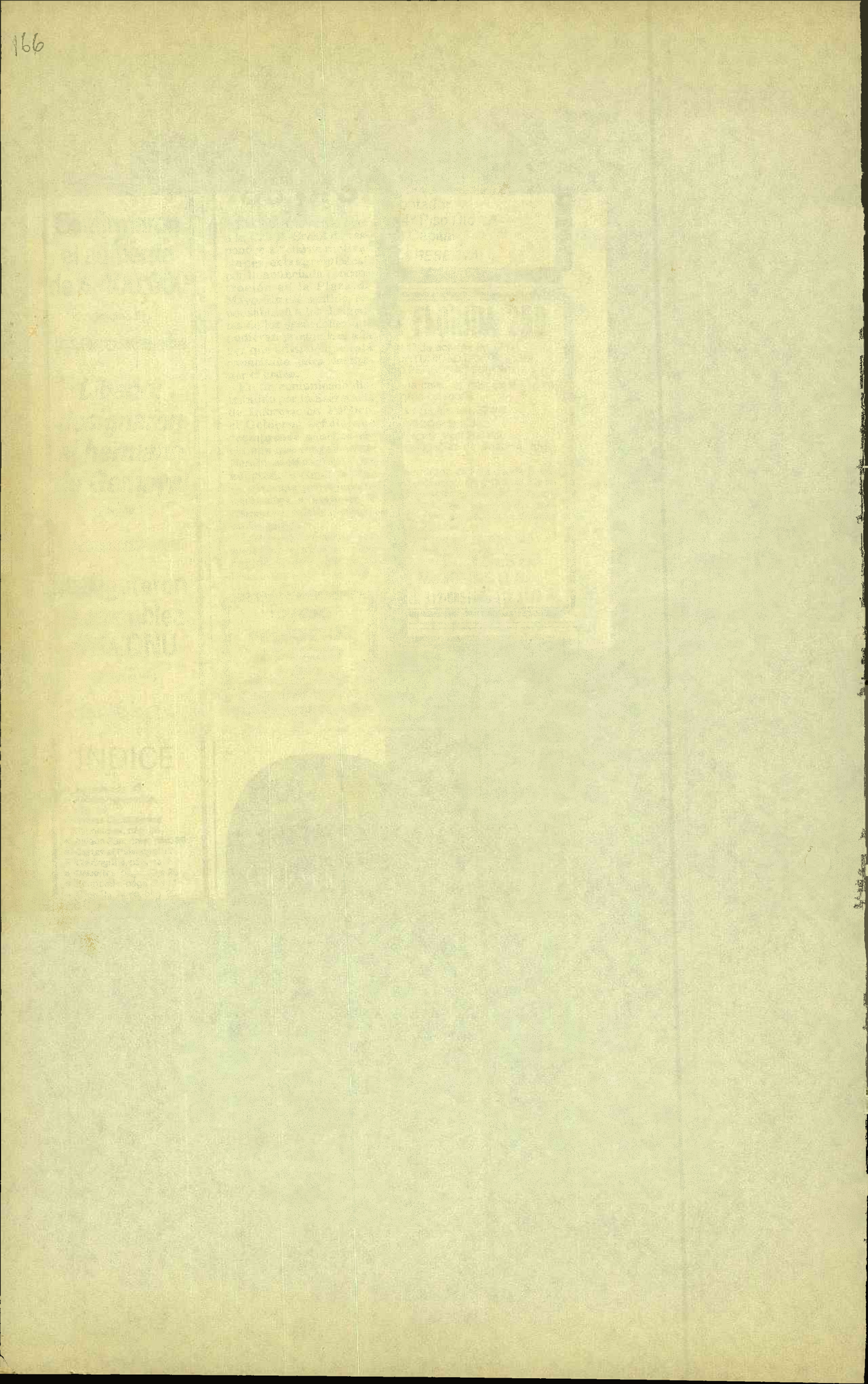
CLARÍN MIÉRCOLES 22 SET 82

Agencia DYN.

Hughes se integró a la Junta Militar

El titular del Ejército, Cristino Nicolaides, felicita al comandante de la Fuerza Aérea, Augusto Hughes, después que este último se integró a la Junta Militar.

(INFORMACION EN LA PAGINA SEIS)



La Junta Militar Eliminó el Requisito de Unanimidad Para la Designación del Presidente, al Modificar los Estatutos

LA Junta Militar dispuso eliminar a partir de su reconstitución el requisito de unanimidad en la elección del presidente de la Nación, a través de una modificación impuesta en el estatuto para el Proceso de Reorganización Nacional. La novedad se conoció hoy, con la publicación en el boletín oficial de dos anexos por los que se deroga el estatuto sancionado el 22 de junio pasado para que recobre vigencia el anterior y se sustituyen algunos puntos del documento original. Esas decisiones habían sido anticipadas el martes pasado, en un comunicado que la Junta Militar difundió al término de la reunión en la que formalizó su reconstitución, quebrada el 22 de junio último, cuando el Ejército asumió el poder político en la conducción del proceso militar.

El "anexo 1" que consta de cuatro artículos, además de establecer la derogación del estatuto del 22 de junio, ratifica que el Gobierno Nacional "deberá indefectiblemente concluir con la institucionalización del país, en los primeros meses de 1984". Precisa además, que el Poder Ejecutivo Nacional "acordará prioritariamente con los sectores representativos del quehacer nacional los aspectos esenciales de un plan político, económico y social que regirá hasta la completa institucionalización del país". El "anexo 2" sustituye cinco puntos del Reglamento para el funcionamiento de la Junta Militar, Poder Ejecutivo Nacional y Comisión de Asesoramiento Legislativo.

La primera reforma se refiere al cargo de secretario de la Junta Militar ejercido en forma rotativa por los secretarios de los comandos en jefe de las Fuerzas Armadas, que a partir de ahora será desempeñado trimestralmente y no mensualmente como se había dispuesto en el estatuto original. La más significativa de las modificaciones es la relativa a la designación del presidente de la Nación, de donde se elimina el requisito de unanimidad en la elección a cargo de los miembros de la Junta Militar. En consecuencia ese punto quedó redactado de la siguiente manera: (el presidente) "será un oficial superior de las Fuerzas Armadas en situación de retiro, elegido por la Junta Militar. En otro punto, que se refiere a la función de la Comisión de Asesoramiento Legislativo, se determina que el organismo debe "asesorar al Poder Ejecutivo Nacional, llevandole la interpretación del pensamiento militar conjunto respecto de asuntos trascendentes" y elimina, como una exigencia el dar "prioridad a los objetivos establecidos en el documento base o a las actualizaciones que al mismo introduzca la Junta Militar".

Por otra parte se anula de la fórmula de juramento de asunción de los miembros de la Junta, el requisito de hacerlo por "los objetivos básicos" limitándose ahora a jurar por "el estatuto del Proceso de Reorganización Nacional y la Constitución de la Nación Argentina".

167

Donaciones Para las Malvinas Sustrajo un Inspector Municipal

MAR DEL PLATA (De nuestra agencia) — Fue detenido y colocado a disposición de la justicia, un inspector municipal que tiempo atrás estuvo a cargo de la custodia de valores donados por la población, con destino al Fondo Patriótico Malvinas Argentinas. Al respecto no se ha dado información, pero se sabe que el individuo se apoderó de ropas y enseres durante el mes de mayo último del depósito ubicado en La Rioja y Moreno.

Hallaron una Cabeza Humana en una Zanja y Sería de un Joven

ROSARIO (De nuestra agencia) — Una cabeza humana que pertenecería a un joven del sexo masculino, de entre 18 y 25 años de edad, fue hallada en una zanja ubicada en las afueras de la localidad de El Trébol, al costado de la ruta provincial 13 por unos perros de la zona. El hecho, que conmovió a la tranquila población santafecina, esta siendo in-

CRIM

Ase
y H

EL cadáver de un h
tosamente quem
dad del partido de Z
rencias que se conoc
biertos en horas de
camino de tierra próx
la localidad de Lima
los indicios recogido
presume que la víctir

Tra
un

LA PLATA (De nu
mento ubicado en
la calle 22 número 43
de un grave hecho de s
de herir con un arma
utilizando la misma a
traoficialmente, en
Zurita, de 48 años, m
con su esposa, María
ésta con un arma de f

En
a B

EL cadáver de un ta
descubierto esta m
taderos. Las primera
fuentes policiales señ

CLARÍN, VIERNES 24 SET, 82

Carlos Heredia

HUGHES, EN CORDOBA

"Necesitamos el respaldo del F.M.I."

CORDOBA (De nuestra agencia). — El comandante en jefe de la **Fuerza Aérea**, brigadier general **Augusto Hughes**, consideró, en conversación con periodistas locales, que **"es necesario conseguir el apoyo del Fondo Monetario Internacional"** para refinanciar la deuda exterior argentina. En cuanto a las **Malvinas**, opinó que **"Como no sea en el ámbito diplomático no puede presentarse otro frente"**.

Al finalizar el acto de despedida, en la **Escuela de Aviación Militar**, de los brigadieres que pasaron a retiro recientemente, Hughes añadió que ese apoyo del F.M.I. **"debe compatibilizarse con el interés nacional"**.

En otro orden de temas, acotó que **"El Gobierno está preocupado, como lo está todo el mundo, y trata de dar las soluciones posibles"** a los problemas económico-sociales.

"La época que se vive es crítica —agregó—, y hay que conciliar todos los intereses y tratar de resolver los problemas de la mejor forma que se pueda". Tras esos conceptos, solicitó **"la colaboración de todos los sectores" en "una época de renunciamientos"**. Al respecto sostuvo que "en este momento todos tenemos que renunciar a algo para poder llegar a la institucionalización, que es lo que todos, se supone, queremos".

"La Junta Militar —respondió a un interrogante periodístico— **no ha considerado ninguna estrategia en particular que no sea la especificada en el estatuto del Proceso para el período de transición."**

Retornando al tema de la renegociación de la deuda externa, acotó que, en el análisis de ésta, **"la Junta, por supuesto, interviene, no así en el protocolo del tratamiento de las personalidades que puedan venir"**, aludiendo a la eventual delegación del F.M.I. que viaje a nuestro país.

Sobre **el futuro papel de las Fuerzas Armadas en el gobierno constitucional**, el brigadier general Hughes indicó que éste **"puede obtenerse integrando algún ministerio, o bien un Consejo de Seguridad, pero yo no he expresado taxativamente que tienen que estar representadas en alguna forma «rara», no constitucional o no legal"**.

Redujo la insubordinación del **contralmirante Zaratiegui** a los límites institucionales del arma naval, subrayando que el episodio no había repercutido en la Fuerza Aérea, **"y supongo** —dijo— **que tampoco en el Ejército"**.

A propósito de las **Malvinas**, expresó **"Buscaremos que se reconozca la soberanía argentina, cosa muy difícil de lograr inmediatamente, pero, con el tiempo, esperamos que la soberanía, tarde o temprano, se va a reconocer"**.

Sus palabras de despedida a los oficiales superiores en retiro fueron contestadas por el **brigadier mayor Barbuy**, el más antiguo.

La Aeronáutica no tuvo ni tiene ambiciones de poder político

El comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general Augusto J. Hughes, pronuncia su discurso durante la ceremonia realizada en esta capital

Hughes hizo un llamamiento a la concordia y la comprensión

Nos hemos movido en un ambiente lleno de obstáculos por una situación creada a través de años de errores y desaciertos

Se conmemoró ayer el Día de la Fuerza Aérea, fecha instituída al cumplirse el 71º aniversario de la creación de la aeronáutica militar, cuyo acto central se cumplió en esta capital y en cuyo trascurso el comandante en jefe, brigadier general Augusto J. Hughes pronunció un discurso —que damos por separado— en el que hizo un llamamiento a la concordia y la comprensión y destacó además al referirse a la participación en temas de orden nacional que "nos hemos movido en un ambiente lleno de obtáculos por la situación creada a través de años de errores y desaciertos".

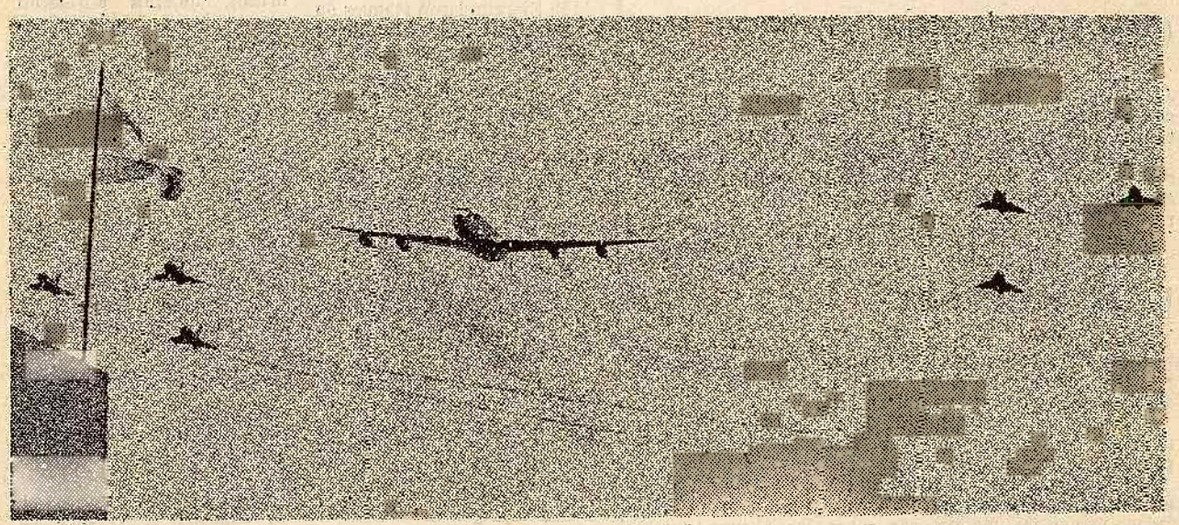
La ceremonia en esta capital se realizó en la avenida de los Inmigrantes, entre la avenida Antártida Argentina y Ramón S. Castillo, y consistió en una formación y desfile de efectivos de la institución y el paso de un reducido componente de máquinas aéreas.

Asistieron, además de las autoridades de esa institución los ex comandantes en jefe, brigadieres retirados Lami Dozo, Rey, Alvarez y Armanini; el presidente de la Corte Suprema de Justicia, doctor Gabrielli; el intendente de la ciudad de Buenos Aires, doctor del Cioppo; el ministro de defensa, doctor Martínez Vivot; el vicario castrense, monseñor Medina; en representación del Ejército el jefe del Estado Mayor General, general Galvi; en representación de la Armada, el contralmirante Alberto Nadale; el jefe del Estado Mayor Conjunto, contralmirante Busser y otras autoridades.

La ceremonia

La ceremonia dio comienzo a las 11, con el arribo al lugar del comandante en je-

(Cont. en pág. 4, col. 2)



En la fotografía se observa el pasaje de las aeronaves durante la ceremonia cumplida ayer. Encabeza la escuadrilla un avión Boeing 707, escoltado por aparatos Mirage III y Mirage V, que dejaron sin cubrir el segundo escalón de la escuadrilla, como símbolo de homenaje a los aviadores caídos en el cumplimiento del deber en la guerra por la recuperación de las islas Malvinas

LA PRENSA JUEVES 11 AGO 83.

11-NOV-83

Proyecto sobre pacificación

La Iglesia no se pronunciará

La Iglesia ratificó ayer, luego de un largo cambio de opiniones", que no se pronunciará sobre la futura ley de amnistía y dejó a su jerarquía y sectores que la integran en libertad para adoptar frente a ese proyecto la posición "que les parezca conveniente a su juicio".

"Los señores obispos no creen que sea de su función el decir nada sobre aspectos meramente jurídicos o sobre la oportunidad de un determinado proyecto", explicó anoche en conferencia de prensa el secretario general del episcopado, monseñor Carlos Galán.

Explicó asimismo que "no debe extrañar" el tiempo que las máximas jerarquías de la Iglesia dedicaron al estudio de la ley de amnistía, puesto que "todo lo que haga a la reconciliación es propio de la función de los obispos y caro a su corazón.

"El aspecto moral de la cuestión, que sí podría corresponder a la función pastoral de los obispos —acotó—, nos hace ver que, sin embargo, a la luz del bien común, que es el principio que rige toda la moralidad de lo político, una ley como la que se proyecta, en la medida que nos es conocida, es ciertamente opinable.

"Por lo tanto —añadió— cada cristiano puede tomar frente a ella la opinión que le parezca conveniente a su juicio".

Dijo seguidamente monseñor Galán que la Iglesia no podría dar un juicio "que le obligue necesariamente a la conciencia de los fieles, por lo cual no habrá una opinión magisterial al respecto.

"Esto no obsta —explicó— para que cada obispo dé su opinión, pero no sería la opinión de la Iglesia. No se ve cómo la Iglesia puede dar su opinión a los fieles sobre algo que es opinable por ellos mismos".

Por otra parte, monseñor Galán dijo que los obispos trataron "la actividad de los distintos organismos de la Iglesia" con vista a "la afirmación de los principios sobre la familia, la educación y la moral", entre otros aspectos.

Sostuvo que la Iglesia está preocupada por el avance de la pornografía, "que es una realidad muy lamentable que se percibe.

"Los obispos —dijo Galán — dedicaron buena parte de la reunión al tratamiento de la reforma del derecho canónico "que se pondrá en vigencia a fines de noviembre.

También señaló que quedó "totalmente conformado" el temario de la próxima asamblea plenaria de obispos, que se realizará entre el 7 y el 12 de noviembre en la localidad bonaerense de San Miguel.

Finalmente dijo que se trató la realización de un congreso de laicos y el eucarístico, ambos en 1984.

La comisión permanente del episcopado concluye hoy tres días de deliberaciones. (NA)

Recibirá hoy el Equipo Pastoral a las dos CGT

De acuerdo con lo anunciado, el Equipo Pastoral de la Iglesia recibirá a representantes de las dos CGT, a las 16.30, en el local de Paraguay y Ríobamba, para informar acerca de las gestiones realizadas ante las autoridades, la Multipartidaria y los gremios empresarios en base al llamado "Plan de Emergencia" elaborado por las dos centrales obreras y que cuenta con el apoyo del mencionado equipo eclesiástico.

La CGT-Azopardo tiene previsto realizar una reunión del consejo directivo para convocar posteriormente a un nuevo plenario de secretarios generales de entidades adheridas, el cual considerará "la adopción de medidas de fuerza si no hay una respuesta aceptable a la proposición de las dos CGT", según trascendió. Por su parte en medios allegados al equipo pastoral se insistió en "la confianza en una respuesta oficial a la solicitud de los trabajadores".

El Día de la Fuerza Aérea

(Viene de la pág. 1, col. 8)

fe, quien después de revistar a los efectivos formados y saludar, se ubicó en el palco oficial.

Se encontraban formados 37 abanderados de la totalidad de unidades de la fuerza, entre ellas las banderas de 15 unidades condecoradas por la guerra de las Malvinas; cadetes de la Escuela de Aviación Militar y aspirantes de la Escuela de Suboficiales; cadetes del Liceo Aeronáutico y efectivos de la Policía Aeronáutica Femenina y del Comando en Jefe.

Contrariamente a lo habitual, no habia efectivos navales ni del Ejército de sus respectivos institutos.

La ceremonia continó con la interpretación del Himno Nacional y después una impetración religiosa a cargo del vicario castrense, y el discurso que pronunció el brigadier general Hughes.

Finalizadas sus palabras, la banda de música ejecutó un toque de silencio, en honor a los muertos en el desarrollo de las acciones por la recuperación de las Malvinas.

Desfile aéreo

Momentos antes de iniciar. se el desfile de efectivos terrestres, se observó el paño del componente aéreo encabezado por un avión Boeing 707, que con las luces encendidas pasó a baja altura, a pesar de las malas condiciones climáticas. Lo seguían aviones Miragge III y V; aviones Hércules C-130 y helicópteros.

Al finalizar el paso de las máquinas, en número reducido por las condiciones climáticas, dio comienzo el desfile terrestre, con lo que finalizó la ceremonia central.

Otros homenajes

También se realizaron a las 11, homenajes al general San Martín, al almirante Brown, a Jorge Newbery y al general Belgrano.

Estuvieron a cargo de delegaciones de oficiales de la Fuerza Aérea que depositaron flores en los lugares que habitualmente se rinden estos homenajes.

Ceremonias similares, se efectuaron en todas las guarniciones aéreas del país.

TEMA: GRAN BRETAÑA EN EL BALANCE DE PODER DEL ATLANTICO SUD

CONFERENCIA: DICTADA POR LA LICENCIADA VIRGINIA GAMBA

LUGAR: SALON DE ACTOS DIARIO "LA PRENSA" - BUENOS AIRES

CONCURRENCIA: PARA TODO PUBLICO

FECHA: 05 AGOSTO 1983

La Srta. Gamba es Licenciada en Estudios Latinoamericanos en la Universidad de Newcastle Upon Tyne, Inglaterra y Master en Estudios Estratégicos de la Universidad de Gales.

CONFERENCIA DE LA DRA VIRGINIA GAMBA, PARA EL INST. POPULAR DE CONFERENCIAS 5 de Agosto de 1983.

Gran Bretaña en el balance de poder del Atlántico Sud

Antes de entrar en el detalle de los intereses y problemas que afectan a la región del Atlántico Sur y cómo éstos son influídos por la política del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, es conveniente realizar una distinción entre lo que vendría a ser el valor estratégico real y el balance del poder temporal en la región.

El valor estratégico del Atlántico Sud no es parejo pues no es lo mismo hablar del Atlántico Sudamericano que del Atlántico Sudafricano. Asi pues el Atlántico Sud, desde Natal hasta las Sandwich del Sur, hacia las costas americanas, tendrá un valor distinto que desde esa línea imaginaria hacia las costas africanas. En cierta manera la división en la importancia estratégica del Atlántico Sud está dada en los límites del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR).

Además, cualquier análisis del valor estratégico debe diferenciar el mismo del balance de poder temporal en la región. El balance de poder responde a los intereses nacionales de los actores conforme a un patrón fluctuante de prioridades. El patrón de prioridades que cada interesado le adjudica a la región del Atlántico Sud también dependerá de una serie de factores que hacen tanto a la política exterior como a los problemas internos de cada actor.

En este marco conviene especificar que el área general del Atlántico Sud, tanto del lado africano como del lado americano, es una de las áreas alejadas o abandonadas del pensamiento estratégico global. En importancia, es quizás una de las últimas: mucho más valor estratégico tiene en primer lugar el Atlántico Norte, en segundo el Indico y luego, las zonas del Sudeste Asiático, el Oriente Medio y Africa antes de llegar a considerar el Atlántico Sud. Quizás hasta el Pacífico Sud tiene una mayor importancia estratégica que el Atlántico Sud aunque más no sea por la presencia nuclear francesa en el área.

La poca mención que se hace al valor del Atlántico Sud, para las potencias, queda ejemplificado en la nula mención que merece el área en publicaciones de política internacional general que, si llegan a tratar el tema Atlántico Sud, lo hacen generalmente con referencia a intereses periféricos y bastante secundarios. Generalmente la mención se centra en la denominada "ruta del Cabo" en cuanto al tránsito de recursos desde el Océano Indico hasta el Atlántico Norte en

una línea que, más o menos, abraza los contornos del continente africano.

En cuanto a este punto, se le dá un poco más de revelancia a la defensa de la ruta del petróleo, o ruta del Cabo, indicándose que la política más realista a seguir, en este caso, debe partir de la base de Sud Africa y luego, más allla del Trópico de Capricornio, se debe basar en una presencia en la isla Ascensión y en las costas atlánticas africanas.

La revista Strategia Survey en su anuario 1981, por ejemplo, no hacía mención alguna con respecto a Sud América (única parte del globo que no fue siquiera tratado) y menos aún al Atlántico Sud es pequeña. El tráfico marítimo en torno al Cabo de Hornos es pequeño en comparación al tráfico en torno al Cabo de Buena Esperanza y la zona tampoco está marcada por contradicciones entre las grandes potencias, aún.

Lo único que podría darle a la zona un mayor valor estratégico serían grandísimos hallazgos de petróleo explotables, el cierre del Canal de Panamá o si hubiera una base militar de una de las superpotencias en la zona. El valor militar de una base en esta zona sería,no obstante, muy dudoso en una situación conflictiva, ya que la region en sí misma tiene una importancia estratégica limitada (mientras que el Canal de Panamá permanezca abierto) ya que -de hecho- una base de este tipo estaría aislada y sería vulnerable; además crearía reacciones negativas en la mayor parte de los países latinoamericanos.

Las referencias entonces al valor estratégico del Atlántico-Sudamericano generalmente sólo mencionan al Pasaje Drake y su importancia como ruta alterna al Canal de Panamá; a la futura utilidad de la Antártida y al pasaje de submarinos misilísticos de propulsión nuclear que patrullan estas aguas. Sin embargo, el orden prioritario de estos intereses estratégicos es muy bajo en lo que hace a las grandes potencias, quedando relegado a un segundo plano internacional y saliendo a superficie temporalmente en contadas ocasiones como lo demostró la guerra de las Malvinas en 1982.

Ya que esta charla tiene un énfasis en el valor de la zona del Atlántico Sur correspondiente a América y donde Gran Bretaña retiene una presencia activa, me concentraré ahora dentro de los parámetros del TIAR. En primer término se debe hacer referencia obvia a que el poder hemisférico de defensa en relación a América, ha sido y es, EE UU. Por esta razón conviene sintetizar la posición tradicional de ese país hacia la región atlántica sudamericana lo cual nece

sariamente pasara por la actitud estadounidense hacia Sudamérica en sí.

Generalmente en la estrategia estadounidense los modos de acción para el Atlántico Sud parecen "diluirse" ni bien termina el área correspondiente al sur del Trópico de Capricornio.

Evaluar al importancia del área latinoamericana, las sucesivas administraciones de la Unión han reconocido que el área americana más importante para los EE UU es la del Caribe (incluyendo en ese término a Colombia, Venezuela, Méjico, América Central y las Islas del Caribe). En un sentido estratégico, los EE UU consideran que el límite entre América del Norte y del Sur es la Cuenca Amazónica.

Esto no quiere decir que los EE UU no consideren a todo el área del Cono Sur como perteneciente a su dominio hegemónico o área de influencia primaria donde ella se desempeña como potencia privilegiada.

Si bien el tema Atlántico Sud no tiene mayor importancia en otro contexto que no sea este, hace años la política de defensa de los EE UU y de otros países de la Europa Occidental (OTAN) comenzaron a incluir como temas periféricos de última prioridad una vaga idea de tener los medios necesarios para cubrir contingencias en el tercer mundo. El IISS, Adelphi papers 173 y 174 de la primavera de 1982 trataba sobre el tema de la "Seguridad de los EE UU en la década de los Ochenta", en todo el estudio no se hizo referencia a Sudamérica, por lo que sólo podría hacérselo entrar en el context de un punto referido a "los nuevos tipos de fuerza que podrían desarrollar los EE UU". Esto giraba alrededor de la creación de la nueva fuerza de movilización rápida y está intrínsecamente ligado con el relevamiento de la fuerza naval y su política interna. Tenemos entonces, argumentos controvertidos referidos a crear o no, tener o no, fuerzas que puedan intervenir en países del tercer mundo -como lo indica T. Weeelock- en la revista antes mencionada "mientras los no-tradicionalistas indican que se debe basar la estrategia hacia el tercer mundo en fuerzas intervencionistas centradas en unidades navales y portaaviones que puedan tomar puertos y aeropuertos cercanos por la fuerza usando capacidades de transporte aeromóvil y naval para apoyar las operaciones; los tradicionalistas -en cambio- indican que la experiencia en toda proyección de poder en el tercer mundo trae costos políticos impredecibles y que puedan vulnerar grandemente al país interventor".

El Atlántico-Sur-americano es de inevitalbe interés para los países que ocupan sus costas: en especial para Argentina y Brasil, Uru

guay y Paraguay; aunque también resulta de interés geopolítico para Chile. Aquí, tanto Argentina como Brasil, son países altamente dependientes de las rutas marítimas de importación y exportación. De acuerdo con sus intereses en términos de seguridad, Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay son miembros del South Atlantic Maritime Area Comand o Comando del Area Marítima del Atlántico Sur (CAMAS) estableciendo una cooperación para el desarrollo de planes y la realización de ejercicios para la protección de la navegación en el área. La utilidad del CAMAS es que facilmente colocada dentro de la estructura defensiva americana (TIAR) y que además fortalece cualquier necesidad de la fuerza naval estadounidense en caso de emergencia en el Atlántico Sud en el marco de la OEA.

Para la Argentina, obviamente, el Atlántico Sur es vital ya que del área depende su seguridad nacional más elemental; su interés comercial y además su proyección futura incluyendo la presencia argentina en la Antártida. Recordemos que el fundamento para la demanda argentina se basa en el principio sectorial (al igual que Chile) o sea que el País más próximo tendrá derecho de soberanía sobre las partes de la Antártida que se encuentren inmediatamente al sur del país correspondiente. El control argentino sobre las Malvinas y sus Dependencias por lo tanto, a largo plazo, puede fortalecer su demanda sobre los sectores en la Antártida y los recursos que allí puedan existir. Esto también hace mucho a lo complicado del asunto del diferendo austral. Con relación a la geopolítica de Chile cabe indicar que la misma, tradicionalmente, la futura grandeza del país en una posición privilegiada con una salida a ambos oceános y una posición dominante en los Intrechos de MAGALLANES, Drake y Beagle, la Antártida y posesión de las Islas de Pascua y Juan Fernandez en el Pacífico. El abandono chileno en esas áreas es considerado como una invitación a otro poder (principalmente la Argentina) para llenar el vacío. (concepción geopolítica del Gral. Cañas Montalva-Chile).

Parecería ser, por todo lo antedicho, que las potencias no tienen especial interés en el área del Atlántico Sur y mucho menos en el Atlántico Sur Occidental o americano, que los países que si tienen interés en el área, como es lógico, son los que ocupan sus costa y, que, éstos se manejan para asuntos de defensa común a través de mecanismos de defensa facilmente incorpables al TIAR y al poder hegemónico estadounidense en un marco regional. Sin embargo, la presencia de Gran Bretaña en la zona, coloca un elemento que ha probado ser desestabilizante en la región. Es por lo tanto evidente que se debe analizar el interés británico en esta parte del mundo viendo si corresponde a su geopolítica tradicional o a intereses temporales británicos.

Tradicionalmente y antes de la guerra del Atlántico Sud de 1982, las referencias británicas al valor estratégico del área eran mínimas y, especialmente, a partir de la reducción del poderío británico desde el fin de la segunda guerra mundial y su compromiso con la Alianza del Norte. En este contexto, las últimas referencias a la explotación del Area Argentina del Atlántico Sur, en base a las pretensiones británicas sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son bastante confusas. Planes para la explotación de recursos comenzaron a efectuarse con alguna seriedad a raiz del informe Shackleton de 1976 que, a fin de cuentas, consistía en una serie de sugerencias, no tanto para dirigir al Reino Unido a una sistemática exploración y explotación de recursos, sino para establecer los medios que permitan el auto-mantenimiento necesario que acompañe a la determinación de los isleños mismos. La decisión de los isleños de exigir la no-negociación del asunto de la soberanía con la Argentian, país del cual dependían en cuanto a infraestructura, comunicaciones, servicios, salud y educación fue siempre el meollo del problema. La decisión de Gran Bretaña de permitir que 1800 personas obtruya, cambie y condicione su política exterior y las obligaciones contraídas en el seno de las Naciones Unidas indica -por sobre todo- la bajísima prioridad, abandono y manipulación del tema por parte de sectores reducidos e interesados como la compañía monopólica de las islas, la Falkland Island Company y el British Antarctic Survey.

En base a la manipulación política que se logra por un tema de tan baja prioridad para el interés nacional británico, en diciembre de 1981, se analiza en el Parlamento el valor estratégico probable del Atlántico Sud. Este análisis daba mucho más énfasis a la retención de las Islas Georgias y Sandwich ya que ayudaban a la proyección antártica de Gran Bretaña. En cuanto a las Islas Malvinas, se daba mayor peso a las recomendaciones del Informe Shackleton referidas a la explotación de Krill y a una posible inmigración latinoamericana no-argentina al área. Sim embargo, los problemas de exploración y de explotación de algo más jugoso -los hidrocarburos- fueron siendo dejados de lado debido a la inseguridad referida a la disputa de fondo con la Argentina. Esta disputa subyacente hacia dificil el interés de las multinacionales o compañías más pequeñas ya que además del problema profundo, los gastos de explotación en ese área eran considerables y también riesgosos al no contar con una base de apoyo de operaciones segura en el continente mismo.

En general las referencias a la importancia de las islas era nula para el Reino Unido. Las pocas menciones que se hacían eran fomentados por los deseos de los pequeños grupos de presión que apoyaban la autodeterminación de los isleños y frenaban la política exterior del Reino Unido "despertando" como dice el diario "THE GUARDIAN, (junio de 1982) "las pasiones imperiales en el parlamento",

En 1983, las islas del Atlántico Sud siguen siendo de interés, más que nada político para Londres. Cabe recordar, en este punto, que una de las vulnerabilidades del gobierno de la Sra. Thatcher es justamente la falta de referencias a un valor real de la zona durante el conflicto. Es decir, la JUSTIFICACION QUE LA PRIMER MINISTRO UTILIZO PARA PEDIR EL APOYO DE SU FRENTE INTERNO Y CONVENCER A SU OPINION PUBLICA PARA APLAUDIR EL USO DE LA FUERZA, FUE QUE IBA A COMBATIR NO POR UN TERRENO, NO POR UN AREA, NI POR UNA BASE, NI SIQUIERA QUE IBA A DEFENDER UN GRUPO SOCIAL ESPECIFICO. LA JUSTIFICACION FUE QUE SE IBA A COMBATIR POR UN PRINCIPIO. ESTE PRINCIPIO ERA DOBLE: QUE NO DEBIA TRIUNFAR LA FUERZA Y QUE SIEMPRE SE DEBERIA BUSCAR LA SALIDA NEGOCIADA Y DIPLOMATICA A UN CONFLICTO O DISPUTA. LA UTILIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS COMO MASCARA PARA SU AGRESION, DICIENDO QUE ESTABA CUMPLIENDO CON LA VOLUNTAD DE LAS NACIONES UNIDAS MAS QUE CON DESIGNIOS IMPERIALES, ES LO QUE AHORA ES IRRECONCILIABLE CON LA NO-NEGOCIACION QUE DECLARA LA PRIMER MINISTRO.

Finalizada pues, la guerra, le siguió el rédito político que siempre persiguiera la Primer Ministro durante el conflicto y que explica la intransigencia británica en las distintas etapas de negociación llegando incluso a vetar un cese al fuego el día 4 de junio. Si consideramos que el 75% del electorado británico estaba en contra de la Sra Thatcher en marzo de 1982 (según las encuestas locales) siendo la gobernante más impopular de los últimos treinta años, vemos el claro rédito político que obtuvo por los índices con que ganó las últimas elecciones. Estas eleccciones fueron convocadas casi un año antes de tiempo para redituar del aniversario de la "liberación de Puerto Stanley".

Frente a la posición actual de la Argentina y su proceso de institucionalización, es natural que Gran Bretaña se esté dando ahora más a una revalorización estratégica que a una justificación moral para retener la presencia británica y evitar un bochorno al Gabinete de la Sra. Thatcher.

Así es como ya a partir de Octubre de 1982, en el simposio realizado sobre las elecciones de la guerra del Atlántico Sur organizado por la revista Foreign Affairs en Lóndres se describió la importancia estratégica del área en los siguientes términos: la hipótesis referida a la revalorización del Pasaje Drake ante la eventualidad del cierre del canal de Panamá; bases de descanso y/o reaprovisionamiento para submarinos y naves; área de patrullaje para los submarinos misilísticos de propulsión nuclear; y la explotación futura de minerales en la Antártida. Además se hizo referencia a la importancia de la existencia de nódulos de manganeso en el lecho

del océano; la posibilidad de la exploración y explotación de hidrocarburos y, finalmente, la explotación de la pesca de Krill y de Salmón.

Este tipo de análisis superficial de hipotéticos valores del Atlántico Sud fue ampliado en un segundo informe Shackleton de 1982 donde lo curioso es que, respondiendo a los problemas que siempre hicieron al asunto minimiza la explotación de hidrocarburos (más que nada porque no se justifica el costo enorme de exploración y explotación si no hay una seguridad política en el área y si no se cuenta con una base segura en el continente para apoyar la misma) y se maximiza, como opción la explotación de la pesca, el turismo y el aumento del ganado lanar. Nuevamente, estudios más profundos sobre las opciones abiertas a Gran Bretaña para revalorizar el área tanto en forma estratégica como en forma económica, fueron objeto de detallado análisis por una comisión del Parlamento (Cámara de los Comunes) que se expidió antes de las elecciones de junio de 1983 y a la cual citaré más adelante.

La Primer Ministro ha sugerido repetidas veces que justamente la creación de una base militar es algo que contemplado incluso como fin más que como medio de la presencia británica en Malvinas. Así, pues, se ha referido en ocasiones a aumentar el interés de la OTAN en establecer una base en las Islas. Esta versión de dedicar Malvinas a la OTAN debe ser vista tanto desde la perspectiva de la voluntad de esos países de la Alianza del Norte como de los deseos de Gran Bretaña. ¿Por qué desea Gran Bretaña convencer o a EEUU o a la OTAN de ocuparse de la defensa de Malvinas?

Las contestaciones son dos: el costo económico y el costo político que carga el gobierno actual británico en relación de las Islas con tal de no perder cara a raiz de su accionar durante la guerra del Atlántico Sur. Si consideramos que en marzo de 1982 Gran Bretaña no tenía el dinero suficiente para retener en estación al Endurance porque costaba 4 millones de libras esterlinas al año mantenerlo; y que había vendido hasta su último portaaviones a Australia tenemos que pensar que en menos de un año no puede tener los fondos necesarios para pagar las 2000 millones de libras esterlinas que le costó la invasión a las Malvinas; los cincuenta millones que entregó la recuperación de los Malvineros; y los costos de cada uno de los vuelos que efectúa desde la isla Ascensión para tener a las islas comunicadas "con algo". Si además consideramos que la mayor parte de las tropas y de los sistemas que fueron traidos durante y después de la guerra pertenecen a su compromiso con la OTAN veremo

que existe un debilitamiento de su compromiso hacia la Alianza lo que tendrá que suplir con mayor material ó de lo contrario, lograr que los demás países prescindan de su ayuda en ciertas áreas del frente norte.

Como vemos, el no negociar a pesar de existir la resolución 37/9 de la Asamblea General que pide al Secretario General que ayude a las partes a encontrar una solución a la soberanía; que sólo acepta los intereses y no los deseos de los isleños y que ha sido aprobada por una mayoría de países incluyendo los EEUU; además de que, en el momento en que deba publicamente responder a la misma, sea cuando en la Argentina ya se habrán concretado las elecciones; conlleva un factor político de presión tan grande que hace que Gra Bretaña desee abrir las Islas a terceros interesados para complicar la negociación que debe mantener con la Argentina.

¿Tiene la OTAN interés real en ocupar una posición en el Atlántico Sur? Esa inquietud la desarrollé en un artículo fechado el día 1 de junio de 1982 de La Nación. En el mismo se indicaban las pocas referencias de la OTAN existentes antes del 2/04/82 para utilizar el área del Atlántico Sur. Las únicas referencias generales hacia el área del Atlántico Sur se referían a la protección de la ruta del Cabo para lo cual era mucho más lógico el mantenimiento de las bases de Simonstown (que Gran Bretaña abandono en 1974); las islas de Ascensión, Santa Helena y Tristán de Acuña. Un militar británic indicó los principales problemas detrás de cualquier proyección del área especial de la OTAN: primero el tener que extender el presupuesto de la Alianza -cosa que ya es difícil de realizar para cubrir las necesidades del momento en el área geográfica del Atlántico Norte- o reducir las fuerzas existentes para llevarlas fuera del área. Al respecto de este primer punto de interés notar que en el Debate de la Cámara de los Comunes del 26 de noviembre de 1982 se interpeló al Gobierno inglés sobre el porcentaje de personal asignado a la OTAN que había tomado parte en la incursión contra Argentina en abril de ese año; cuanta munición llevada a Malvinas pertenecía a la OTAN y qué porcentaje de sistemas Sea Wolf, Rapier Bowpipe fue sacado de la OTAN para utilizar contra la Argentina. La respuesta del gobierno fue la siguiente: Casi todas las fuerzas del Reino Unido están asignadas a la OTAN, por lo tanto se desprende de que una proporción muy significativa de la fuerza de intervención empleada en el Atlántico Sud fue sustraída de esa fuerza. La OTAN y sus autoridades se mantuvieron informadas en todo momento de las capacidades reducidas de sus fuerzas. No está en el interés público el dar más detalles.

El Field Marshall Lord Carver sin embargo cita como problema principal de una proyección de la OTAN, el que se multiplicarían los roces políticos y la falta de cohesión entre los países miembros de la Alianza. Los problemas entre Grecia y Turquía, por ejemplo, o Gran Bretaña e Islandia, son superables pues la amenaza concreta al territorio del norte impulsa a la unión y a la superación de roces aun en contra de intereses nacionales individuales pero, si se trata de querellas fuera de este marco, probablemente la cohesión no aguante.

Sin embargo tanto el Ex-Ministro de defensa Nott como ahora la Primer Ministro se han referido a la creación de una base militar que sirva a una acción específica. En el primer caso, Nott intentó presentar la campaña militar británica y la retención de la actual base militar como una victoria de la OTAN: "se ha probado la política de disuasión de la OTAN" y ofreció Malvinas como una base para "mantener un arsenal de armamentos y equipos en apoyo de la OTAN". El mero hecho de pensar en un arsenal de la OTAN o una base de apoyo a la OTAN presenta, para Gran Bretaña, innumerables problemas. En primer lugar debemos indicar que si la OTAN especifica una proyección para "defender" la ruta del Cabo esto se realizaría mucho más eficientemente partiendo de Africa misma o de las islas antes mencionadas ya que las Malvinas sirven casi exclusivamente en la hipótesis del Canal de Drake. Una política de justificación de retención de la presencia militar británica en las Malvinas, conllevaría una confrontación entre dos áreas de defensa internacional occidentales: la OTAN y el TIAR. Como el TIAR es de hegemonía estadounidense y además se refiere a la zona delimitada claramente como de interés americano le seguiría un debilitamiento de la indiscutida influencia de ese país sobre América, lo cual se podría prestar a múltiples roces. Sin embargo, mucho más importante es el hecho de "ofrecer una base de apoyo o arsenal para la OTAN" en aguas americanas y jurisdicción nuclear. Ahora bien, Gran Bretaña firmó los dos protocolos anexos al Tratado de Tlatelolco de 1967 para hacer de todo el área latinoamericana un área libre de armas nucleares tanto en su caracter de poseedor de armas nucleares (Protocolo I) como país que de jure o de facto admistraba territorios ubicados en la zona geográfica del Tratado (Protocolo II) (Ej: las Islas del Atlántico Sud). La rotura de dicho Tratado por parte de Gran Bretaña podría dar pie a una carrera en América Latina para adquirir conocimientos nucleares además de una utilización de influencia por parte de las potencias para también instalar y colocar arsenales nucleares en países latinoamericanos que hagan frente al presunto arsenal Malvinas. Esto, claramente, está contra los intereses de todos los actores.

Se ha llamado la atención a que en estos momentos Gran Bretaña está abocada a la construcción de una pista de aterrizaje que, por sus características, parecería ser diseñada para fortalecer el ofrecimiento de las islas como base para la OTAN. El asunto de la pista no es algo nuevo: el Informe Shackleton de 1976 ya mencionaba la necesidad de construirla; pero -mucho más importante- es el hecho de que en mayo de 1981 la construcción de esta pista fue recomendada y considerada por el gobierno inglés cuando éste reconoció que la posición isleña llevaba a una no-negociación definitiva con la República Argentina (esto se puede constatar con el informe Franks, punto 108 en el que se especifica qué tipo de pista se construiría de acuerdo a la situación política en el momento en que Gran Bretaña hiciera pública su no negociación con la Argentina).

Esto pues es un plan de 1981, no tanto un resultado del conflicto de 1982. Si bien, la construcción de la pista estaba prevista en el plan de rotura de negociación con la argentina que consideraba en 1981 Gran Bretaña, la actual presencia de los 4000 soldados británicos en las islas si puede resultar interesante en cuanto a la conexión con la OTAN, puesto que las tropas británicas, como hemos visto más arriba, parecen adolecer del famoso pluriempleo, habría que pedir una clarificación acerca de cual es el rol que están desempeñando en las islas: si este es un rol británico o si están allí en su caracter de tropas de la OTAN. Si responden al primer caso entonces es obvio que en el frente central de la OTAN en este momento hay 4000 hombres menos....

Con respecto a la segunda declaratoria de la Sra Thatcher, ahora re-electa en Gran Bretaña, se podría decir que -comprendiendo que la OTAN tendría graves problemas para interesarse seriamente por el área- ella pretende interesar exclusivamente a los EEUU en el asunto. La referencia a la importancia estratégica del Pasaje Drake como alternativa al Canal de Panamá fue mencionada recientemente por la Primer Ministro. Ya re-electa la Sra. Thatcher parece dedicarse a vender la imagen de retención de una base militar inglesa AL SERVICIO NORTEAMERICANO, EN EL PASEJE DRAKE, COMO PARTE - NO DE UNA FUERZA DE LA OTAN SINO AL SERVICIO DE LA DEFENSA DEL SUBCONTINENTE AMERICANO.

Esta pretensión de interesar a los EEUU en ese contexto aún más lejos de las posibilidades de la Sra. Thatcher que la alternativa OTAN. EEUU se ha mostrado susceptible a que se pueda probar fehacientemente cómo la guerra del Atlántico Sur debilitó al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca. Cuando surgieron las voces pidiendo un tratado que excluyera a los EEUU, ese país se mostró sumamente preocupado y lanzó una campaña para convencer de lo con

trario: "América para los Americanos", es la prédica. Con lo cual se explica mucho más el porqué del apoyo brindado por los EEUU a la Resolución 37/9 de la ONU el año pasado cuando siempre, en el pasado, se había abstenido de votar contra Bran Bretaña. En ese marco, si Gran Bretaña deseara ofrecer su "base militar" como parte activa de la defensa de América del Sur y en especial del Atlántico Sur deberá primero integrar la OEA y formar parte del TIAR lo que sería un tanto difícil puesto que Gran Bretaña, aunque no parezca conformarse a serlo, es un país europeo. Lo mismo aplica con relación a una posible inserción de esa presencia británica en el ya mencionado Comando del Area Marítima del Atlántico Sud (CAMAS) compuesto por países que además de ser americanos sólo reconocen la soberanía argentina sobre los archipiélagos del sur.

Una opción de ofrecer la creación de una SATO con Sudáfrica y Chil por ejemplo, tendría los mismos problemas de superimposición de áreas de defensa además de traer problemas diplomáticos y políticc con respecto a tratados militares con Sud-Africa (lo que ya llevó al abandono de Simonstown en 1974) y con respecto a las relaciones con los países americanos.

La única alternativa más o menos viable sería la de pretender hace lo referido al respecto de una base al servicio del subcontinente americano (OEA, TIAR, CAMAS) pero en base a una autodeterminación de los isleños a fin de poder insertarlos en forma independiente en su propia región geográfica. Esta opción es difícil puesto que esa región geográfica es latinoamérica y no se puede dejar de lado el que la OEA haya reconocido la soberanía argentina sobre los archipiélagos en varias resoluciones. Asimismo dos foros que seguramente tendrían que integrar los "ya liberados" e independizados isleños" serían las Naciones Unidas y, quizás, los No-Alineados. En ambos casos los foros perderían credibilidad al insertar un territorio que ellos mismos han reconocido tiene una disputa en materia de soberanía, determinándose contra la posición británica de autodeterminación (anulando la palabra deseos por intereses en varias resoluciones al respecto y desdeñando el lenguaje del Art 73 en 1965). Para complicar el panorama a la Sra Thatcher habría que estudiar que incidencia en todo el asunto tiene el hecho de que ella acaba de otorgar la plena ciudadanía británica a los Malvineros. ¿No se complica acaso la pretensión a la autodeterminación?

La alternativa que permitiría a la política de la Sra Thatcher salvar cara y no afrontar el peso del costo económico y político de no negociar la soberanía con la argentina, sería una presencia militar limitada de los propios EEUU en las islas. No obstante, ello es altamente improbable puesto que EEUU al estacionar tropas allí

estaría afrontando un problema no sólo en sus relaciones con Arge tina sino también con otros países latinoamericanos que interpret rían la presencia americana como un ejemplo inaceptable de "imper lismo americano", fuera cual fuera su posición política. Por lo tanto, esta solución será dificilmente viable en un futuro predec ble.

Las afirmaciones de la Primer Ministro, efectuadas durante la gue rra, señalaron que para acallar voces disidentes en su Parlamento ella prometió que el asunto era más sencillo de lo que parecía; q una vez desalojados los argentinos se podría establecer algún tip de fuerza multinacional con países del área americana, ofrecer la base a los EEUU o dársela a la OTAN y que la resistencia sería nu así como la inferencia en las áreas defensivas americanas. Como vemos, esta apreciación, producto tanto de su ignorancia sobre el área y el asunto, como del ansia por explotar al máximo una inter vención militar británica victoriosa por encima de una solución p cífica, es lo que está en juego en este momento. Poco a poco la política británica choca contra las verdadedras posibilidades de la retención de una base militar en el Atlántico Sur lo que, fina mente, forzará al gobierno inglés a reconocer su necesidad de neg ciar según el mandato de las Naciones Unidas; el mismo que utili ron de escudo durante su agresión de 1982.

Siendo este el caso, también es interesante notar que se están de sesperadamente analizando las alternativas de explotación de recu sos en las Malvinas para fortalecer la posición británica en el área. Estos intereses posibles fueron analizados por la Comisión pecial que nombré al comienzo de la conferencia, la comisión lleg a la conclusión de que practicamente no se podía explotar de form rápida y ventajosa los recursos mencionados por el Informe Shackl ton y que, en verdad, la única explotación recomendada era la pes de Salmón y de Krill; el aumento de ganado lanar y el tratar de a mentar en algo la inmigración a las islas. Las conclusiones con respecto a la factibilidad de poner en práctica las alternativas más viables han sido descorazonantes; con relación a la rentabili dad de la pesca de Krill y la cantidad de inversiones extranjera y privadas que tendrían interés en explotar este recurso, se de- bió reconocer que los proyectos de explotación estaban perjudica- dos por la tensión referida a la disputa de fondo con la Argenti- na y a la falta de una buena relación con el continente más próxi mo a las islas; con referencia al ganado lanar, el aumento del número sólo beneficia a los 18 propietarios de estancias en las islas, los que viven en Londres, y a la F.I.C. (COALITE Co.) que también tiene residencia en dicha ciudad; con respecto al último

punto, los propios isleños no desean "forasteros" en las islas y el gobernador Hunt en abril de 1983 declaró a la Comisión Parlamentaria que sólo estarían dispuestos a absorber hasta 200 personas más en un espacio de los próximos cinco a diez años, a un promedio de 20 por año. Los Kelpers, después de todo, siguen siendo Kelpers.

Volviendo pues, al comienzo de esta exposición sobre Gran Bretaña en el Balance del Poder en el área del Atlántico Sur parecería ser que los intentos de revalorizar el Atlántico Sur en el balance estratégico tiene poca proyección futura si Gran Bretaña no negocia sus diferencias con la Argentina, como proponen elementos más coherentes del Gobierno británico (como Lord Montgomery del Alamein por ejemplo, y que cito a continuación "las islas Malvinas se han convertido en una fortaleza que distorsionará nuestra política de defensa por años"

"Se deben tomar en cuenta 3 factores referentes a las islas:

1) Los reclamos argentinos no cederán y están apoyados por latinoamérica.
2) Las Naciones Unidadas han pedido se reanuden las negociaciones. Si ignoramos este llamamiento, que fue hecho por una mayoría de países, se sucederán más resoluciones tanto en ese foro como en otros apoyados por mayorías crecientes. No importa lo que opinen los Parlamentarios de la eficacia de las Naciones Unidas: NO PODEMOS HACER CASO A LAS NACIONES UNIDAS SOLO CUANDO NOS CONVIENE A NOSOTROS.
3) Las inversiones que se necesitan para desarrollar los recursos económicos de las Islas no pueden progresar en un clima de incertidumbre. Para mejor servir a los intereses de los isleños las inversiones deben hacerse en una atmósfera segura... además el gasto económico de no reanudar las relaciones con la Argentina es demasiado y no proporciona beneficio alguno.

...No puede haber una paz duradera en el Atlántico Sur y por lo tanto ningún futuro de largo plazo para las Islas o los isleños si no se comparte el problema con la Argentina..." (enero 25 de 1983)

Otra conclusión de esta conferencia es que, temporalmente, la política de la Sra. Thatcher ha sobre-inflado la importancia de las Malvinas para el Reino Unido, única y exclusivamente para justificar la mala apreciación de futuras probabilidades de solucionar el conflicto efectuada por ella al lanzar la fuerza punitiva más grande desde la época de Seuz.

En este contexto cabe decir que la única razón para la re-elección y nueva popularidad de la Sra Thatcher ha sido las Malvinas lo cual indica que ella no dese cambiar para nada el status que de las islas. Cualquier cambio en el mismo en el futuro cercano, es para

ella la derrota política que siempre se perfiló en este asunto final. En este ejercicio el talón de Aquiles de la Primer Ministro es la justificación que ella misma diera a su fuerza expediciona ria. Diciéndo que era una demostración de la prioridad para la solución pacífica y negociada de los conflictos de acuerdo a los cánones internacionales; que la fuerza no debe triunfar y, además, que se debe acatar la voluntad de la mayoría de las naciones. Esta declaración, que le valió el apoyo de Occidente, es la máxima vulnerabilidad de la Primer Ministro puesto que ahora está frente a una Argentina que, acatando la Resolución 37/9 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ha informado al Secretario General que desea negociar seriamente la disputa de la soberanía en la cuestión de las Islas Malvinas teniendo debida cuenta de los intereses de los isleños; además las negociaciones que ha aceptado Argentina en ese marco internacional, serían llevadas a cabo por un gobierno democrático. Decididamente la presión máxima está ahora sobre Gran Bretaña que, ni siquera ha respondido al Secretario General de las Naciones Unidas, lo que deberá ser informado en la próxima Asamble General de 1983.

La decisión británica de ignorar a las Naciones Unidas implicaría agregar al costo económico y político (que debe pagar por retener las Islas sin negociar el diferendo) un costo diplomático considerable y difícilmente positivo para su política exterior. Al final estará en una posición cercana a la descripta por el Miembro de Parlamento Tam Dalyell, quien concluyó su libro One Man's Falkland con la siguiente apreciación del futuro inglés en el Atlántico Sur:

"Con ayuda estadounidense tuvimos el poder necesario para reposeer las islas Falklan. Empleamos 25.000 hombres en más de 100 barcos, operando a 8.000 millas del Reino Unido. Ahí estamos y estaremos por un tiempo, pero, tarde o temprano, habrá declaraciones de más y más países, que harán eco a los países latinoamericanos, y ellos reconocerán los reclamos argentinos sobre estas islas.

Ya hay varios países asiáticos, incluyendo la India, que le han hecho saber a las naciones latinoamericanas que simpatizan con la causa argentina reconociendo su soberanía sobre las Islas. Alentados por estas declaraciones y por este apoyo y recordando la sangre derramada en el torpedeamiento del Belgrano, los argentinos continuarán con la lucha en sus reclamos... el costo será enorme para Gran Bretaña". (octubre de 1982).